




3 1761 11726473 9









Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761117264739>







# Air Carrier Operations in Canada

January-March 1993

# Opérations des transporteurs aériens au Canada

Janvier-mars 1993



Statistics  
Canada

Statistique  
Canada

Canada



## Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on CD, diskette, computer print-out, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct on line access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

## How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,  
Transportation Division,  
Facsimile Number (819) 953-8499

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 951-8285) or to the Statistics Canada reference centre in:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montreal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland, Labrador, Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
Alberta and Northwest Territories	1-800-563-7828
British Columbia and Yukon	1-800-663-1551

<b>Telecommunications Device for the Hearing Impaired</b>	<b>1-800-363-7629</b>
<b>Toll Free Order Only Line (Canada and United States)</b>	<b>1-800-267-6677</b>

## How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Marketing Division, Sales and Service, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

Toronto  
Credit card only (973-8018)

## Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordiolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

## Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doit être adressée à la:

Centre des statistiques de l'aviation,  
Division des transports,  
Numéro du télécopieur (819) 953-8499

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 951-8285) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montréal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve, Labrador, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
Alberta et Territoires du Nord-Ouest	1-800-563-7828
Colombie-Britannique et Yukon	1-800-663-1551

<b>Appareils de télécommunications pour les malentendants</b>	<b>1-800-363-7629</b>
<b>Numéro sans frais pour commander seulement (Canada et États-Unis)</b>	<b>1-800-267-6677</b>

## Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Division du marketing, Ventes et Service, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du télécopieur 1(613)951-1584

Toronto  
Carte de crédit seulement (973-8018)





Statistics Canada  
Transportation Division  
Aviation Statistics Centre

# Air Carrier Operations in Canada

January-March 1993

Statistique Canada  
Division des transports  
Le Centre des statistiques de l'aviation

# Opérations des transporteurs aériens au Canada

Janvier-mars 1993

Published by authority of the Minister  
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,  
Science and Technology, 1994

All rights reserved. No part of this publication  
may be reproduced, stored in a retrieval system or  
transmitted in any form or by any means, electronic,  
mechanical, photocopying, recording or otherwise  
without prior written permission from Licence  
Services, Marketing Division, Statistics Canada,  
Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

February 1994

Price: Canada: \$24.25 per issue,  
\$97.00 annually

United States: US\$29.00 per issue,  
US\$116.00 annually

Other Countries: US\$34.00 per issue,  
US\$136.00 annually

Catalogue No. 51-002, Vol. 24, No. 1

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre  
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences  
et de la Technologie, 1994

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de  
transmettre le contenu de la présente publication, sous  
quelque forme ou par quelque moyen que ce soit,  
enregistrement sur support magnétique, reproduction  
électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou  
de l'emmagasiner dans un système de recouvrement,  
sans l'autorisation écrite préalable des Services de  
concession des droits de licence, Division du  
marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario,  
Canada K1A 0T6.

Février 1994

Prix : Canada : 24,25 \$ l'exemplaire,  
97 \$ par année

États-Unis : 29 \$ US l'exemplaire,  
116 \$ US par année

Autres pays : 34 \$ US l'exemplaire,  
136 \$ US par année

N° 51-002 au catalogue, vol. 24, n° 1

ISSN 0008-2570

Ottawa

## Note of Appreciation

*Canada owes the success of its statistical system to  
a long-standing cooperation involving Statistics  
Canada, the citizens of Canada, its businesses and  
governments. Accurate and timely statistical  
information could not be produced without their  
continued cooperation and goodwill.*

## Note de reconnaissance

*Le succès du système statistique du Canada repose  
sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada  
et la population, les entreprises et les administrations  
canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne  
volonté, il serait impossible de produire des statistiques  
précises et actuelles.*

## Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- e estimated figures.
- P preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

## Conversion Factors

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperial
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short 2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

## Acknowledgements

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction D. Dodds, Director, Transportation Division and G. Baldwin, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit of which T. Horricks is the Unit Head, R. Lund is the Statistician, and D. Bunting is Head of Production. It is also a product of the Fare Analysis and International Traffic Unit of which L. Di Piéto is the Unit Head, B. Snider is the Statistician and G. Lorrain is the Statistical Assistant.

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences — Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 — 1984.



## Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- e nombres estimés.
- P nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

## Facteurs de conversion

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	Impériales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte 2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

## Remerciements

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et G. Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale, dont T. Horricks est le chef de section, R. Lund est le statisticien et D. Bunting est le chef de la production. La Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international, dont L. Di Piéto est le chef de section, B. Snider est le statisticien et G. Lorrain est l'adjointe à la statistique ont également contribué à la production de cette publication.

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" — "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 — 1984.





## Table of Contents

	Page
Highlights	v
Introduction	ix
Special Articles	
Domestic Competition Among Canadian Air Carriers	x

## SECTION 1 THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1 Ratios – Canadian Air Carriers, Level I	1
Table 1.2 Selected Economic and Demographic Indicators	2

## SECTION 2 OPERATING STATISTICS

Table 2.1 Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3
Table 2.2 Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4
Table 2.3 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5
Table 2.4 Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7

## SECTION 3 FINANCIAL DATA

Table 3.1 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8
Table 3.2 Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	9

## SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11
Table 4.2 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12

## Table des matières

	Page
Faits saillants	v
Introduction	ix
Études spéciales	
Concurrence interne entre les transporteurs aériens canadiens	x

## SECTION I REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1 Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis	2

## SECTION 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2 Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Tableau 2.3 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Tableau 2.4 Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7

## SECTION 3 DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1 Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Tableau 3.2 Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9

## SECTION 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Tableau 4.2 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12

**Table of Contents – Concluded****Table des matières – fin**

	Page
<b>SECTION 5 FARE BASIS DATA</b>	
Table 5.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	14
Table 5.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15
Table 5.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15
Table 5.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	16
Table 5.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	17
Table 5.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	18
Notes to Users	
Methodology and Data Limitations	21
Factors Which May Have Influenced the Data	26
Glossary	27

	Page
<b>SECTION 5 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE</b>	
Tableau 5.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	14
Tableau 5.2 Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Tableau 5.3 Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Tableau 5.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	16
Tableau 5.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	17
Tableau 5.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	18
Notes aux utilisateurs	
Méthodes et restrictions	21
Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	26
Glossaire	29



## Highlights

### Operating Statistics

- The domestic charter market grew by 45% in the first quarter of 1993, compared to the same quarter of 1992. This growth has been continuous since the second quarter of 1989, and was the result of increasing operations by such carriers as Canada 3000, Air Transat and Royal Airlines. These carriers compete with the major carriers, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) on long-haul markets using large jet aircraft. The growth occurred throughout periods of low demand as passengers, in search of low fares switched to the charter carriers. In the first quarter of 1989, charter operations comprised only 1% of the total domestic market, while in the first quarter of 1993, they made up roughly 10%.
- The first quarter of 1993 marked the second consecutive quarter in which Canadian air carriers reported a decrease in their scheduled operations from the same quarter of the previous year. Scheduled passenger-kilometres decreased by 2%, after a decrease of 3% was reported in the fourth quarter of 1992. Although there was substantial growth in the second and third quarters of 1992, the size of operations were substantially below 1990 (when demand was fairly strong). The level of first quarter passenger-kilometres in 1993 was less than 9.5 billion. In contrast, the first quarter 1990 level stood at nearly 11.5 billion passenger-kilometres.
- During the second quarter of 1992, Air Canada increased their fleet capacity by returning three parked Boeing 747's to their fleet. Since this time, they have reported three consecutive quarters with substantially reduced passenger load factors. The passenger load factor is defined as passenger-kilometres divided by available seat-kilometres. During the quarters of 1992, the Air Canada load factor was typically four to five percentage points below the level of the same quarters of 1990. In the first quarter of 1993, it fell to 6.4 percentage points below the first quarter of 1990. The load factors reported by CAIL dropped substantially during the quarters of 1991, but for the last five quarters have only been a couple of percentage points below their 1990 levels.

## Faits saillants

### Statistiques d'exploitation

- Le marché des services d'affrètement intérieurs s'est accru de 45% au cours du premier trimestre de 1993 par rapport au même trimestre en 1992. Cette croissance a été continue depuis le deuxième trimestre de 1989 et s'explique par une croissance des activités des transporteurs tels que Canada 3000, Air Transat et Royal Airlines. Ces transporteurs font concurrence aux principaux transporteurs, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), sur les marchés long-courriers au moyen de gros avions à réaction. La croissance s'est produite durant les périodes de ralentissement de la demande alors que les passagers, à la recherche de faibles tarifs, ont commencé à emprunter les services d'affrètement. Au cours du premier trimestre de 1989, les activités des services d'affrètement représentaient seulement 1% de l'ensemble du marché intérieur, alors qu'au cours du premier trimestre de 1993, elles représentaient environ 10% de l'ensemble de ce marché.
- On a aussi observé, pour le deuxième trimestre consécutif, que les transporteurs aériens canadiens ont déclaré une diminution de leurs activités régulières au cours du premier trimestre de 1993 par rapport au même trimestre de l'année précédente. Les passagers-kilomètres réalisés sur les services réguliers ont diminué de 2%, après avoir enregistré une baisse de 3% au cours du quatrième trimestre de 1992. Bien qu'il y ait eu des hausses appréciables durant les deuxième et troisième trimestres de 1992, la taille des activités était considérablement moindre que celle de 1990 (quand la demande était assez forte). Le niveau des passagers-kilomètres au premier trimestre de 1993 était inférieur à 9,5 milliards. Par ailleurs, au cours du premier trimestre de 1990, le niveau de passagers-kilomètres se chiffrait à près de 11,5 milliards.
- Durant le deuxième trimestre de 1992, la capacité du parc aérien d'Air Canada s'est accrue suite à la remise sur piste, de trois Boeing 747 en stationnement. Par la suite, la compagnie a déclaré, pour le troisième trimestre consécutif, une baisse importante des coefficients de remplissage. Le coefficient de remplissage est obtenu en divisant le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles. Au cours des trimestres de 1992, les coefficients de remplissage d'Air Canada étaient typiquement de quatre à cinq points de pourcentage inférieurs aux niveaux des trimestres correspondant en 1990. Au premier trimestre de 1993, il a chuté de 6,4 points de pourcentage au-dessous de celui du premier trimestre de 1990. Les coefficients de remplissage enregistrés par LACI ont diminué considérablement durant les trimestres de 1991, mais au cours des cinq derniers trimestres, ils ont été de seulement quelques points de pourcentage au-dessous des niveaux de 1990.

- During 1993 there were no structural changes in the makeup of the affiliate network of carriers which feed the scheduled services of the two major carriers. During 1990 and the first half of 1991, CAIL did not have an affiliate carrier in Québec, and it was notable that during the quarters of 1990, the Air Canada Connectors were 50% to 80% larger, in terms of passenger-kilometres, than the Canadian Partners. Since the first half of 1991, the Canadian Partners have grown substantially and are now only about 15% smaller than their competitors. The most notable change to the affiliate groups in the first quarter of 1993 was that the Canadian Partners trimmed their capacity by 8% compared to the first quarter of 1992, while demand or passenger-kilometres flown was stable. The Air Canada Connectors reduced their capacity by 5%, while flying 3% less passenger-kilometres.

### Financial Statistics

- The operating loss reported by Canadian air carriers in the first quarter of 1993 grew by 12% to \$207 million, its highest level ever. However, the loss was affected greatly by Air Canada's provisions for staff retirement expenses. These expenses were included as part of the air carriers' operating expenses. Without these provisions, the operating loss would have been reduced in the first quarter of 1993, as carriers continued to streamline their operations.
- The net loss for the first quarter of 1993 increased by 58% to \$402 million. Once again, an unusual item contributed greatly to this change. Air Canada wrote down their investment in the GPA group, (an aircraft leasing company) during this quarter, and as a result their miscellaneous non-operating expenses rose to \$101 million, from \$11 million in the first quarter of 1992. Without the unusual items at both the operating and non-operating levels, the net performance of the industry would have been largely unchanged.

### Fare Basis Data

- Compared to a year ago, the first quarter 1993 economy fare index for domestic scheduled services rose by 8%, while the discount fare index decreased by 4%. For international markets, the discount fare index decreased by nearly 7%, while the economy fare index decreased by 2% from the previous year.
- During the first quarter of 1993, 61% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, down from 64% in the first quarter of 1992. In international markets, three out of every four scheduled passengers (76%) flew on discount fares.

- En 1993, il n'y a eu aucun changement structurel dans le réseau des transporteurs affiliés qui alimentent les services réguliers des deux principaux transporteurs. Au cours de 1990 et de la première moitié de 1991, LACI n'avait pas d'affiliés au Québec et l'on a pu noter que durant les trimestres de 1990, les sociétés affiliées d'Air Canada étaient de 50% à 80% plus importantes, en termes de passagers-kilomètres que les sociétés affiliées de Canadien. Depuis la première moitié de 1991, les partenaires Canadien ont connu une croissance appréciable et un écart d'environ seulement 15% les différencie maintenant de leurs concurrents. Le changement le plus remarquable du groupe d'affiliés, au premier trimestre de 1993, est que les partenaires Canadien ont réduit leur capacité de 8% par rapport au premier trimestre de 1992, alors que la demande ou le nombre de passagers-kilomètres réalisés est demeuré stable. La liaison d'Air Canada a réduit sa capacité de 5% et a déclaré une baisse de 3% du nombre de passagers-kilomètres.

### Données financières

- Les pertes d'exploitation déclarées par les transporteurs aériens canadiens au premier trimestre de 1993 se sont accrues de 12% pour atteindre 207 millions\$, le plus haut niveau jamais atteint. Toutefois, ces pertes étaient fortement imputables aux provisions d'Air Canada pour les pensions de retraite des employés. Ces provisions étaient comprises dans les dépenses d'exploitation des transporteurs aériens. Sans ces provisions, les pertes d'exploitation auraient été réduites au premier trimestre de 1993, étant donné que les transporteurs ont continué à rationaliser leurs activités.
- La perte nette pour le premier trimestre de 1993 a augmenté de 58% pour s'établir à 402 millions\$. Encore une fois, un poste inhabituel a contribué à ce changement. Air Canada a finalisé son investissement dans le groupe GPA (une compagnie de location d'aéronefs) pendant ce trimestre et par conséquent les dépenses diverses hors exploitation ont augmenté pour se chiffrer à 101 millions\$, alors qu'elles étaient de 11 millions\$ durant le premier trimestre de 1992. Sans ces changements dans les niveaux d'exploitation et hors exploitation, le rendement net de l'industrie n'aurait pratiquement pas changé.

### Données sur la base tarifaire

- Au cours du premier trimestre de 1993, l'indice des tarifs de la classe économique pour les services réguliers intérieurs a augmenté de 8% par rapport à l'année précédente, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué de 4%. Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs réduits a montré une diminution de près de 7%, alors que l'indice des tarifs économiques a montré une diminution de 2% par rapport à l'année précédente.
- Au cours du premier trimestre de 1993, 61% des passagers des vols réguliers intérieurs ont profité de tarifs réduits, en regard de 64% au cours du premier trimestre de 1992. Dans les marchés internationaux, trois passagers sur quatre (76%) ont voyagé à tarif réduit.



- The decrease in the use of discount fares in the first quarter of 1993 was widespread among the provinces, all but Quebec and Nova Scotia posting decreases. Alberta and Manitoba posted the largest decreases, with reductions of about 6 and 5 percentage points, respectively, when compared to the same period in 1992.
- During the first quarter of 1993, the average fare paid by passengers on all domestic city-pairs was \$183, up 2% from the average of \$179 reported a year earlier. The average fare paid by international passengers was \$316, almost unchanged relative to a year earlier.
- L'ensemble des provinces, à l'exception du Québec et de la Nouvelle-Écosse, ont connu des baisses dans l'utilisation des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1993. L'Alberta et le Manitoba, avec des baisses respectives d'environ 6 et 5 points de pourcentage, ont enregistré les plus fortes diminutions par rapport à la même période en 1992.
- Au cours du premier trimestre de 1993, le tarif moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à 183\$, une hausse de 2% par rapport au tarif moyen de 179\$ déclaré une année plus tôt. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux était de 316\$, demeurant pratiquement inchangé par rapport à l'année précédente.





## Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada** and the redesigned annual publication **Canadian Civil Aviation** maintain most of the past series and also includes fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The quarterly publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses.

This publication, **Air Carrier Operations in Canada**, provides some historical perspective, displaying data for the current reference period and the same quarter of the previous year.

## Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente.

## Domestic Competition Among Canadian Air Carriers

By R. Lund

This article examined only those carriers which use jet aircraft of 85 seats or more on domestic scheduled or charter services, in competition with the major carriers (Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL)). A carrier which is part of the affiliate scheduled network of one of the major carriers is not considered a competitor. Taken together, the major carriers and their affiliates are referred to as the "major families". (For the most part, the affiliate carriers do not operate large jet aircraft). The carriers that competed with the majors on domestic routes are referred to as the "Domestic Competing Group", made up of Wardair and the Non-Wardair Group. These carriers typically offered competition on the transcontinental routes and/or the Montreal, Ottawa, Toronto triangle (eastern triangle). Text Table 2 is a table which lists the domestic competing group of carriers during the years 1988 to 1992.

In 1988 and 1989, Wardair offered the bulk of the competition to Air Canada and CAIL on domestic transcontinental routes and on the eastern triangle. In April 1989, Wardair was purchased by CAIL's parent company, PWA Corporation. The total operations of the Domestic Competing Group has not been as great in the years (1990 to 1992) that followed the merging of Wardair's operations with CAIL.

Figure 1 shows the number of passengers carried by the Domestic Competing Group in total, (including Wardair), and the Wardair portion separately.

## Concurrence interne entre les transporteurs aériens canadiens

par R. Lund

Le présent article ne porte que sur les transporteurs qui exploitent des avions à réaction de 85 sièges ou plus pour assurer des services réguliers ou des services d'affrètement intérieurs, faisant ainsi concurrence aux principaux transporteurs que sont Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International. N'est pas considéré comme un compétiteur, un transporteur qui fait partie du réseau de transporteurs réguliers affiliés de l'un des principaux transporteurs. Ensemble, les principaux transporteurs et leurs transporteurs affiliés forment les «principaux groupes». (De façon générale, les transporteurs affiliés n'exploitent pas de gros avions à réaction.) Les transporteurs qui ont fait concurrence aux principaux transporteurs sur les routes intérieures faisaient partie du «Groupe des transporteurs nationaux compétitifs» que formaient Wardair et le Groupe hors Wardair. Ces transporteurs ont offert généralement une concurrence sur les routes transcontinentales et/ou dans le triangle formé par Montréal, Ottawa et Toronto (triangle de l'est). Le tableau explicatif 2 présente la liste des membres du Groupe des transporteurs nationaux compétitifs pour les années 1988-1992.

En 1988 et en 1989, Wardair a fait principalement concurrence à Air Canada et à Canadien International sur les routes transcontinentales intérieures et dans le triangle de l'est. En avril 1989, la PWA Corporation, la société mère de Canadien International, a acheté la compagnie Wardair. Le niveau d'activité du Groupe des transporteurs nationaux compétitifs n'a pas été aussi élevé au cours des années (1990-1992) qui ont suivi la fusion de Wardair et de Canadien International.

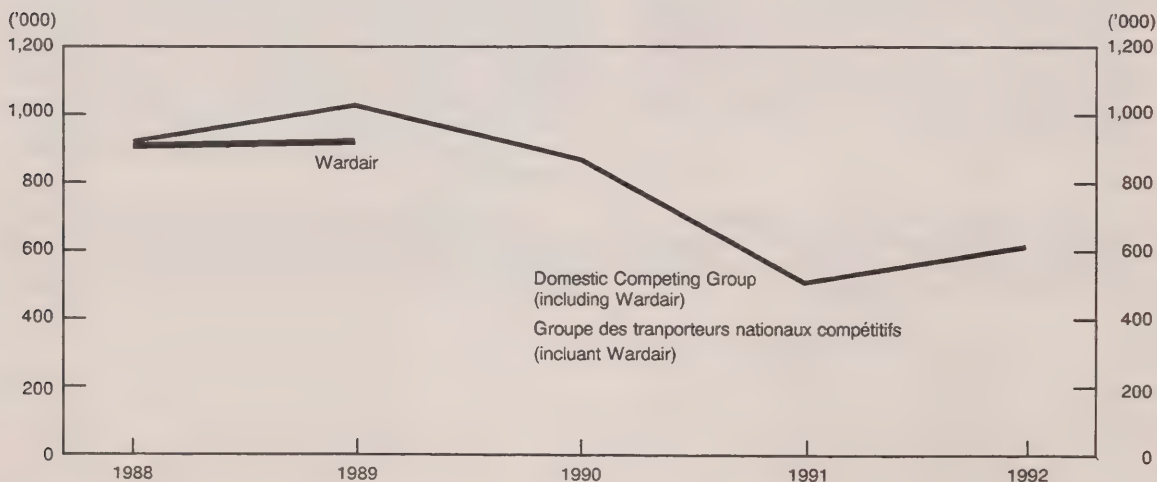
La figure 1 présente le nombre total de passagers transportés par le Groupe des transporteurs nationaux compétitifs (y compris Wardair), ainsi que la portion distincte qui revient à Wardair.

Figure 1

Domestic Emplaned Passengers

Figure 1

Passagers intérieurs embarqués





Although, there were several births and deaths of Domestic Competing carriers over the period 1988 to 1992, the evolution of this market can be viewed in terms of four key points. First, the purchase of Wardair by PWA Corporation early in 1989 had the effect of removing nearly one million enplaned passengers from the domestic competition felt by Air Canada and CAIL. Second, in late 1989, Intair ended their affiliation with CAIL, and became a competitor to the majors. Effectively, Intair changed from a carrier which fed scheduled passengers to CAIL, to one which competed directly with Air Canada and CAIL on the eastern triangle, becoming part of the Domestic Competing Group. Third, Intair went out of business half way through 1991. Fourth, the operations of the Domestic Competing Group, aside from Wardair and Intair, have grown steadily in the last few years, largely on the strength of Canada 3000.

In summary, when Wardair departed after 1989, there was an influx of domestic operations from both Intair, and various charter carriers. Intair left the market in mid-1991, but the continued growth of the other carriers caused growth in the Domestic Competing Group in 1992.

Appendix B contains five columns of data. These are the operations of the Domestic Competing Group, (with Wardair, the Non-Wardair Group shown separately), the domestic scheduled operations of the major families, and the total of the Domestic Competing Group and the family data.

Text Table 1 shows the market share of the Domestic Competing Group, as a share of the total of the Domestic Competing Group and the major families.

**Text Table 1**  
**Market Share of the Domestic Competing Group**

Year	Enplaned Passengers	Passenger- Kilometres	Passenger Revenue
Année	Passagers embarqués	Passagers- kilomètres	Recettes passagers
	%	%	%
1988	4.2	9.6	5.0
1989	4.7	11.6	6.1
1990	4.0	5.5	3.5
1991	2.7	5.2	2.1
1992	3.2	7.0	2.3

Bien que l'on ait observé la création et la disparition de plusieurs entreprises au sein du Groupe des transporteurs nationaux compétitifs au cours de la période 1988-1992, l'évolution de ce marché peut être examinée selon quatre paramètres clés. En premier lieu, l'achat de Wardair par la PWA Corporation au début de 1989 a eu pour effet de déplacer près d'un million de passagers embarqués dans le marché compétitif du secteur intérieur, ce qui fut ressenti par Air Canada et Canadien International. En deuxième lieu, à la fin de 1989, la société Intair a mis fin à son affiliation avec Canadien International et est devenue une société rivale des principaux transporteurs. En effet, Intair est passée d'une société qui servait de transporteur d'appoint à Canadien International à une société faisant directement concurrence à Air Canada et à Canadien International dans le triangle de l'est et s'intégrant progressivement au Groupe de transporteurs nationaux compétitifs. En troisième lieu, Intair a fermé ses portes à la mi-1991. Enfin, le Groupe de transporteurs nationaux compétitifs, en excluant Wardair et Intair, a constamment progressé au cours des quelques dernières années, en grande partie grâce à Canada 3000.

En résumé, dès la disparition de Wardair en 1989, il y a eu l'introduction de services intérieurs offerts tant par Intair que par diverses sociétés d'affrètement. Intair a quitté le marché à la mi-1991, mais la croissance continue des autres transporteurs a influé favorablement sur le Groupe de transporteurs nationaux compétitifs en 1992.

À l'Annexe B, les données sont réparties en cinq colonnes : les activités du Groupe de transporteurs nationaux compétitifs (données distinctes pour Wardair et le Groupe hors Wardair), les services réguliers intérieurs des principaux groupes, et les totaux pour le Groupe de transporteurs nationaux compétitifs et les principaux groupes.

Le tableau explicatif 1 présente la part du marché du Groupe de transporteurs nationaux compétitifs, en pourcentage de la part totale du Groupe de transporteurs nationaux compétitifs et des principaux groupes.

**Tableau explicatif 1**  
**Part du marché du Groupe de transporteurs nationaux compétitifs**

The operations of the Domestic Competing Group have grown in the last two years and these operations have been noticed by the major carriers. However, in terms of passengers carried or passenger-kilometres, their operations are still below what they were in 1989 when Wardair was in business. Also, with the demise of Nationalair in 1993, there is effectively no aviation competition for the major carriers in the eastern triangle. Finally, on the transcontinental routes, the capacity of the Domestic Competing Group typically varies depending on the season, and this capacity is offered on a much less frequent schedule, without the benefit of a feeder network of carriers.

Les activités du Groupe de transporteurs nationaux compétitifs ont progressé au cours des deux dernières années; les principaux transporteurs ont par ailleurs remarqué cette croissance. Cependant, quant au nombre de passagers transportés ou de passagers-kilomètres, le niveau d'activité demeure inférieur à celui observé en 1989 alors que Wardair existait toujours. Par ailleurs, avec les difficultés qu'a vécues Nationalair en 1993, les principaux transporteurs ne font face à aucune concurrence réelle dans le triangle de l'est. Enfin, sur les routes transcontinentales, la capacité du Groupe de transporteurs nationaux compétitifs varie toujours selon la saison. En fait, les services sont offerts sur une base beaucoup moins fréquente, sans le bénéfice d'un réseau de transporteurs subsidiaires.

Text Table 2

## Domestic Competing Group

Year	1988	1989	1990	1991	1992
Année	1988	1989	1990	1991	1992
Wardair*	x	x			
Non-Wardair Group/ Groupe hors Wardair					
Air Transat	x	x	x	x	x
Bradley (First Air)			x	x	x
Canada 3000		x	x	x	x
Crownair			x		
Intair*			x		
Nationalair**	x	x	x	x	x
Royal					x
Vacationair		x			
Worldways	x	x	x		
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>5</b>

\* offered scheduled domestic services – offrait des services réguliers intérieurs.

\*\* offered both scheduled and charter domestic services – offrait des services réguliers et des services d'affrètement intérieurs.

Tableau explicatif 2

## Groupe de transporteurs nationaux compétitifs

Text Table 3

Operations of Carrier Groups  
Domestic Competing Group

Tableau explicatif 3

Activités des groupes de transporteurs  
Groupe de transporteurs nationaux compétitifs

	Wardair	Non-Wardair Group Groupe hors Wardair	Total	Major Families Principaux groupes	Total	
Enplaned Passengers ('000)						Passagers embarqués ('000)
1988	908	10	918	21,066	21,984	1988
1989	921	108	1,028	20,905	21,934	1989
1990	–	865	865	20,681	21,546	1990
1991	–	500	500	18,346	18,845	1991
1992	–	613	613	18,248	18,862	1992
Passenger- kilometres ('000,000)						Passagers- kilomètres ('000,000)
1988	2,242	23	2,265	21,422	23,687	1988
1989	2,430	322	2,753	21,080	23,833	1989
1990	–	1,305	1,305	22,416	23,722	1990
1991	–	1,086	1,086	19,667	20,752	1991
1992	–	1,543	1,543	19,885	21,428	1992
Passenger Revenue ('000)						Passagers payants ('000)
1988	142,081	952	143,033	2,734,990	2,878,023	1988
1989	176,726	12,569	189,295	2,916,339	3,105,634	1989
1990	–	117,986	117,986	3,237,919	3,355,905	1990
1991	–	66,106	66,106	3,051,226	3,117,361	1991
1992	–	69,000	69,000	2,978,210	3,047,731	1992



# Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market – First Quarter 1993

by R. Lund

# Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers – Premier trimestre 1993

par R. Lund

Text Table 4

## Scheduled Operations of the Major Canadian Families and Their Component Groups, First Quarter 1993

Tableau explicatif 4

## Activités régulières des principaux groupes canadiens et de leurs affiliés, Premier trimestre 1993

		Air Canada	Canadian	Air Canada Connectors	Canadian Partners
		Air Canada	Canadien	Liaison Air Canada	Partenaires Canadien
Passengers – Passagers	'000	2,283	1,563	866	719
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-5.3	-4.4	-1.7	-0.2
Market Share – Part du marché	%	42.0	28.8	15.9	13.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000 000	4 078	4 271	377	328
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-4.8	0.8	-2.6	0.5
Market Share – Part du marché	%	45.0	47.2	4.2	3.6
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	6 706	6 851	851	712
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-1.4	0.5	-4.9	-7.9
Market Share – Part du marché	%	44.4	45.3	5.6	4.7
Passenger Revenue – Recettes-passagers	\$'000,000	461	439	113	87
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-3.0	-1.3	7.4	4.3
Market Share – Part du marché	%	41.9	39.9	10.2	7.9
Hours Flown – Heures de vol	'000	73	58	52	47
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-4.6	-7.8	-4.9	-5.1
Market Share – Part du marché	%	31.6	25.3	22.7	20.3
		Air Canada Family	Canadian Family	Both Major Carriers	Both Affiliates
		Groupe Air Canada	Groupe Canadien	Principaux Transporteurs	Affiliés
Passengers – Passagers	'000	3,149	2,282	3,845	1,585
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-4.3	-3.1	-4.9	-1.0
Market Share – Part du marché	%	58.0	42.0	70.8	29.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000 000	4 455	4 598	8 349	705
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-4.6	0.8	-2.0	-1.2
Market Share – Part du marché	%	49.2	50.8	92.2	7.8
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	7 557	7 563	13 557	1 563
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-1.8	-0.4	-0.5	-6.3
Market Share – Part du marché	%	50.0	50.0	89.7	10.3
Passenger Revenue – Recettes-passagers	\$'000,000	574	526	900	200
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-1.1	-0.4	-2.2	6.0
Market Share – Part du marché	%	52.2	47.8	81.8	18.2
Hours Flown – Heures de vol	'000	125	105	131	99
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-4.7	-6.6	-6.0	-5.0
Market Share – Part du marché	%	54.4	45.6	56.9	43.1

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table in both 1992 and 1993, consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario, and NWT Air. The Canadian Partners, were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air. The data for the families include the major carriers and their affiliates. This table contains revisions to the previously released quarterly data. The most notable change to the affiliate groups in the first quarter of 1993 was that the Canadian Partners trimmed their capacity by 8% compared to the first quarter of 1992, while demand (passenger-kilometres flown) was stable.

Le réseau de transporteurs d'Air Canada, pour les fins de ce tableau en 1992 et 1993, était constitué de: Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. Le réseau de transporteurs partenaires Canadien, en 1993, comprenait Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et Time Air. Les données pour les groupes contiennent les deux principaux transporteurs et leurs transporteurs affiliés. Ce tableau contient des nombres rectifiés des données trimestrielles déjà publiées. Durant le premier trimestre de 1993, le changement le plus considérable pour les groupes des affiliés fut observé chez le réseau des transporteurs partenaires Canadien qui a réduit sa capacité de 8% par rapport au premier trimestre de 1992, alors que la demande (passagers-kilomètres réalisés) était stable.

**FOR FURTHER READING**

Selected Publications  
from Statistics Canada

**Surface and Marine Transport – Service Bulletin**, Bilingual, Eight issues/year.

**Air Carrier Operations in Canada, Quarterly**, Bilingual

**Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, Monthly**, Bilingual

**Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Quarterly**, Bilingual

**Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, Annual**, Bilingual

**Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, Annual**, Bilingual

**Canadian Civil Aviation, Annual**, Bilingual

**Air Charter Statistics, Annual**, Bilingual

**Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, Occasional**, issued in 1993.

**Railway Carloadings, Monthly**, Bilingual

**Railway Operating Statistics, Monthly**, Bilingual

**Rail In Canada, Annual**, Bilingual

**Passenger Bus and Urban Transit Statistics, Monthly**, Bilingual

**Passenger Bus and Urban Transit Statistics, Annual**, Bilingual

**Road Motor Vehicles: Fuel Sales, Annual**, Bilingual

**Road Motor Vehicles: Registrations, Annual**, Bilingual

**Trucking in Canada, Annual**, Bilingual

**Shipping in Canada, Annual**, Bilingual

**LECTURES SUGGÉRÉES**

Choisies parmi les publications  
de Statistique Canada

	Catalogue
<b>Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service</b> , Bilingue, Huit numéros/année.	50-002
<b>Opérations des transporteurs aériens au Canada, Trimestriel</b> , Bilingue	51-002
<b>Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, Mensuel</b> , Bilingue	51-004
<b>Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, Trimestriel</b> , Bilingue	51-005
<b>Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, Annuel</b> , Bilingue	51-204
<b>Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, Annuel</b> , Bilingue	51-205
<b>Aviation civile canadienne, Annuel</b> , Bilingue	51-206
<b>Statistique des affrètements aériens, Annuel</b> , Bilingue	51-207
<b>L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, Hors série</b> , publiée en 1993.	51-501
<b>Chargements ferroviaires, Mensuel</b> , Bilingue	52-001
<b>Statistique de l'exploitation ferroviaire, Mensuel</b> , Bilingue	52-003
<b>Le transport ferroviaire au Canada, Annuel</b> , Bilingue	52-216
<b>Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, Mensuel</b> , Bilingue	53-003
<b>Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, Annuel</b> , Bilingue	53-215
<b>Véhicules automobiles: Ventes de carburants, Annuel</b> , Bilingue	53-218
<b>Véhicules automobiles: Immatriculations, Annuel</b> , Bilingue	53-219
<b>Le camionnage au Canada, Annuel</b> , Bilingue	53-222
<b>Le transport maritime au Canada, A., Bil.</b>	54-205

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.



# Section 1

## THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1

Ratios – Canadian Air Carriers, Level I,  
January-March 1993

# Section 1

## REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1

Rapports – Transporteurs aériens canadiens de  
niveau I, Janvier-mars 1993

		Total			
		1992	1993	Change Variation	
				%	
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.113	0.113	–	
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.376	0.352	-6.4	
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.892	0.873	-2.1	
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	31 998	34 017	6.3	
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'explo- itation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	86.91	84.89	...	
		Air BC	Air Canada	Canadian Time Air	
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.299	0.113	0.103	0.250
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	2.982	0.344	0.342	6.477
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	2.804	0.842	0.817	2.519
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	38 200	32 176	35 360	41 835
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'explo- itation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	117.86	79.34	88.00	111.18

Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators,  
January-March 1993

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis,  
Janvier-mars 1993

		1992	1993	Change Variation
				%
Population of Canada - Population du Canada	'000	27 237.0	27 647.0	1.5
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	12 274	12 341	0.5
Disposable income <sup>1</sup> - Revenu disponible <sup>1</sup>	\$'000'000	468 484	485 644	3.7
Per capita disposable income <sup>1</sup> - Revenu disponible par habitant <sup>1</sup>	\$	17 196.5	17 565.9	2.1
Per capita trip spending (including fares) <sup>2</sup> - Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) <sup>2</sup>				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	101.3	.. <sup>3</sup>	...
- International travel - Voyages internationaux	\$	162.9	159.8	-1.9
Average spending per trip (including fares) - Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	108.4	.. <sup>3</sup>	..
- International travel - Voyages internationaux	\$	1 123	1 160	3.3
Average cost of air fares (Level I carriers) <sup>4</sup> - Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I) <sup>4</sup>				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	178.5	182.7	2.4
- International travel - Voyages internationaux	\$	315.2	316.3	0.3
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
- All items - Ensemble		127.2	129.8	2.0
- Transportation - Transports		120.0	124.8	4.0
- Public transportation - Transport public		131.1	139.9	6.7
Travel price index - Indice des prix des voyages	1986 = 100	128.4	132.6	3.3
Air fare index (Level I carriers) <sup>4</sup> - Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I) <sup>4</sup>	1986 = 100			
- Domestic travel - Voyages intérieurs		141.1	142.4	0.9
- International travel - Voyages internationaux		114.1	108.4	-5.0
Index of real domestic product (s.a.) - Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
- All industries - Toutes les industries		110.7	113.3	2.3
- Transport industry - Industrie du transport		100.0	102.2	2.2
- Air transportation - Transport aérien		85.3	77.8	-8.9
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product - Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	14.3	12.7	-11.0

(s.a.) - seasonally adjusted. - (dés.) - désaisonnalisé.

<sup>1</sup> Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. - Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.

Source: Canadian Economic Observer - L'observateur économique canadien.

<sup>2</sup> Includes international passenger fares. - Comprend le prix du transport des voyages internationaux.<sup>3</sup> This figure is not available for the year 1993, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For the period January-March 1992, the per capita trip spending totalled \$101 and the average spending per trip, \$108. - Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1993, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Au cours de la période janvier-mars 1992, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$101 et les dépenses moyennes par voyage, \$108.<sup>4</sup> As of January 1993, two level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.



## Section 2 OPERATING STATISTICS

Table 2.1

Operating Statistics - Canadian Air Carriers,  
January-March 1993

## Section 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens  
canadiens, Janvier-mars 1993

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III			Niveaux I-IV		
	1992	1993	Change Variation	1992	1993	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
<b>All services - Tous les services</b>						
Number of carriers included <sup>1</sup> - Nombre de transporteurs inclus <sup>1</sup>	100	94	-6.0	251	240	-4.4
Passengers - Passagers	7 656	7 705	0.6	7 706	7 760	0.7
Goods carried - Marchandises transportées kg	138 413	130 810	-5.5	142 744	135 799	-4.9
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	14 205 559	14 783 058	4.1	14 220 389	14 796 635	4.1
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	1 420 556	1 478 306	4.1	1 422 039	1 479 663	4.1
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	341 220	354 602	3.9	342 390	356 102	4.0
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	1 761 776	1 832 908	4.0	1 764 429	1 835 766	4.0
Hours flown - Heures de vol	366	353	-3.5	440	430	-2.4
<b>Scheduled services - Services réguliers</b>						
Passengers - Passagers	5 888	5 716	-2.9	5 901	5 728	-2.9
Goods carried - Marchandises transportées kg	109 610	110 772	1.1	110 011	111 144	1.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	9 374 903	9 220 775	-1.6	9 376 887	9 222 849	-1.6
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	937 490	922 077	-1.6	937 689	922 285	-1.6
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	318 423	338 119	6.2	318 488	338 165	6.2
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	1 255 913	1 260 197	0.3	1 256 177	1 260 450	0.3
Hours flown - Heures de vol	283	271	-4.2	286	274	-4.4
<b>Charter services - Services d'affrètement</b>						
Passengers - Passagers	1 768	1 989	12.5	1 805	2 032	12.6
Goods carried - Marchandises transportées kg	28 802	20 039	-30.4	32 734	24 655	-24.7
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	4 830 656	5 562 283	15.1	4 843 502	5 573 785	15.1
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	483 066	556 228	15.1	484 350	557 379	15.1
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	22 798	16 482	-27.7	23 902	17 937	-25.0
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	505 863	572 711	13.2	508 252	575 316	13.2
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	83	82	-1.3	108	108	0.4
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	--	--	-100.0	46	48	3.3
Hours flown: total - Heures de vol: total	83	82	-1.3	154	156	1.2

<sup>1</sup> Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.2

## Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, January-March 1993

Tableau 2.2

## Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Janvier-mars 1993

		Domestic		Transborder		Other international	
		Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
		1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
<b>All services – Tous les services</b>							
Passengers – Passagers		4 471	-2.2	1 749	0.7	1 540	10.3
Goods carried – Marchandises transportées	kg	84 374	-10.7	17 061	15.8	34 364	2.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		4 384 794	-3.2	3 554 652	5.9	6 857 189	8.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		438 479	-3.2	355 465	5.9	685 719	8.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		111 388	-1.5	36 481	17.1	208 233	5.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		549 867	-2.8	391 946	6.9	893 952	7.5
Hours flown – Heures de vol		319	-3.3	55	-6.1	56	7.0
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>							
Passengers – Passagers		4 171	-3.5	867	-4.7	691	3.0
Goods carried – Marchandises transportées	kg	67 100	-3.4	10 296	19.7	33 747	5.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		3 928 007	-6.8	1 402 733	-5.6	3 892 109	5.9
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		392 801	-6.8	140 273	-5.6	389 211	5.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		101 975	-0.6	29 792	18.7	206 398	8.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		494 776	-5.6	170 065	-2.1	595 609	6.7
Hours flown – Heures de vol		210	-4.8	33	-8.2	31	3.1
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>							
Passengers – Passagers		300	19.1	882	6.7	850	17.0
Goods carried – Marchandises transportées	kg	17 274	-31.2	6 765	10.3	616	-59.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		456 786	45.3	2 151 919	15.1	2 965 081	11.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		45 679	45.3	215 192	15.1	296 508	11.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		9 413	-10.9	6 690	10.4	1 835	-74.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		55 091	31.2	221 881	14.9	298 343	9.2
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: voilure fixe		65	-2.5	22	-2.7	21	14.1
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		44	3.2	–	–	4	3.5
Hours flown: total – Heures de vol: total		109	-0.2	22	-2.7	25	12.4

Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
Level I, January-March 1993**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens  
canadiens de niveau I, Janvier-mars 1993**

		Total		Change
		1992	1993	Variation
		'000	'000	%
<b>All services – Tous les services</b>				
Passengers – Passagers		5 405	5 178	-4.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg	91 488	94 659	3.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		10 266 696	10 113 484	-1.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 026 670	1 011 348	-1.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		310 488	331 073	6.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 337 158	1 342 422	0.4
Hours flown – Heures de vol		196	184	-6.3
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>				
Passengers – Passagers		4 779	4 555	-4.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg	90 975	94 049	3.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		8 811 360	8 634 962	-2.0
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		14 272 342	14 181 168	-0.6
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	61.74	60.89	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		881 136	863 496	-2.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		308 653	329 075	6.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 189 789	1 192 571	0.2
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		2 156 572	2 117 164	-1.8
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	55.17	56.33	...
Hours flown – Heures de vol		178	167	-6.5
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>				
Passengers – Passagers		627	623	-0.6
Goods carried – Marchandises transportées	kg	513	609	18.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		1 455 336	1 478 523	1.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		145 534	147 852	1.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 835	1 998	8.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		147 369	149 850	1.7
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		18	17	-4.3
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		–	–	–
Hours flown: total – Heures de vol: total		18	17	-4.3



Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
Level I, January-March 1993 – Concluded**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens  
canadiens de niveau I, Janvier-mars 1993 – fin**

		Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
				'000	
<b>All services – Tous les services</b>					
Passengers – Passagers		341	2 569	1 884	384
Goods carried – Marchandises transportées	kg	959	57 373	35 891	435
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		135 147	4 802 572	5 002 341	173 424
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		13 515	480 257	500 234	17 342
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		402	189 275	141 097	300
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		13 917	669 532	641 331	17 642
Hours flown – Heures de vol		19	79	69	18
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>					
Passengers – Passagers		332	2 283	1 563	377
Goods carried – Marchandises transportées	kg	959	56 818	35 837	435
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		121 526	4 078 381	4 270 838	164 216
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		282 729	6 706 042	6 851 177	341 220
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	42.98	60.82	62.34	48.13
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		12 153	407 838	427 084	16 422
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		402	187 377	140 997	300
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		12 555	595 215	568 081	16 721
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		25 163	1 052 401	992 931	46 669
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	49.89	56.56	57.21	35.83
Hours flown – Heures de vol		18	73	58	17
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>					
Passengers – Passagers		9	286	322	7
Goods carried – Marchandises transportées	kg	–	556	54	–
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		13 621	724 190	731 503	9 208
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 362	72 419	73 150	921
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		–	1 898	100	–
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 362	74 317	73 250	921
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		--	6	11	--
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		--	--	--	--
Hours flown: total – Heures de vol: total		--	6	11	--

Table 2.4

**Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, January-March 1993**

Tableau 2.4

**Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Janvier-mars 1993**

	1992	1993	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	63	57	-9.5
<b>Domestic – Intérieur</b>			
Newfoundland – Terre-Neuve	2 591	2 656	2.5
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	–	10	...
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	1 181	555	-53.0
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	275	392	42.5
Quebec – Québec	9 736	6 896	-29.2
Ontario	1 842	1 188	-35.5
Manitoba	2 059	2 572	24.9
Saskatchewan	30	350	...
Alberta	4 007	4 254	6.2
British Columbia – Colombie-Britannique	19 816	22 360	12.8
Yukon	539	713	32.3
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	2 250	4 077	81.2
Total	44 326	46 023	3.8
<b>International</b>	3 623	3 749	3.5
Total	47 949	49 772	3.8

**Section 3**  
**FINANCIAL DATA**

Table 3.1

**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Levels I-III, January-March 1993**
**Section 3**  
**DONNÉES FINANCIÈRES**

Tableau 3.1

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens  
des niveaux I-III, Janvier-mars 1993**

	1992	1993	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>			
Scheduled services – Services réguliers	1 278 473	1 269 516	-0.7
– Passengers – Passagers	1 140 602	1 132 785	-0.7
– Goods – Marchandises	137 871	136 730	-0.8
Charter services – Services d'affrètement	282 499	307 615	8.9
– Passengers – Passagers	265 859	294 592	10.8
– Goods – Marchandises	16 640	13 023	-21.7
Other flying services – Autres services aériens	6 163	8 498	37.9
Subsidies – Subventions d'exploitation	1 562	458	-70.6
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	64 773	62 834	-3.0
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 633 470	1 648 921	0.9
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	37 505	34 087	-9.1
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	608 405	634 868	4.3
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	200 771	193 146	-3.8
General services and administration – Services généraux et administration	897 186	905 833	1.0
Depreciation – Dépréciation	74 000	88 033	19.0
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 817 867	1 855 967	2.1
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	( 184 397)	( 207 046)	12.3
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	4 037	5 521	36.8
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	8 802	10 065	14.4
Interest expenses – Intérêts versés	89 703	97 136	8.3
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	8 585	( 108 452)	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	( 68 279)	( 190 002)	178.3
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	( 252 676)	( 397 049)	57.1
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	1 336	4 564	241.7
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	( 254 012)	( 401 612)	58.1



Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Level I, January-March 1993**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de  
niveau I, Janvier-mars 1993**

	Total		Change Variation
	1992	1993	
	\$ '000	\$ '000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>			
Scheduled services – Services réguliers	1 109 983	1 088 478	-1.9
– Passengers – Passagers	993 867	972 581	-2.1
– Goods – Marchandises	116 117	115 896	-0.2
Charter services – Services d'affrètement	82 310	82 850	0.7
– Passengers – Passagers	82 119	82 520	0.5
– Goods – Marchandises	191	330	72.8
Other flying services – Autres services aériens	–	–	–
Subsidies – Subventions d'exploitation	–	–	–
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	48 804	48 315	-1.0
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 241 098	1 219 643	-1.7
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	33 891	29 612	-12.6
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	413 951	426 943	3.1
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	129 286	118 110	-8.6
General services and administration – Services généraux et administration	791 742	790 451	-0.2
Depreciation – Dépréciation	59 153	71 672	21.2
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 428 024	1 436 788	0.6
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	( 186 927)	( 217 145)	16.2
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	3 919	4 574	16.7
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	7 939	9 227	16.2
Interest expenses – Intérêts versés	75 768	85 293	12.6
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	9 075	( 106 551)	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	( 54 835)	( 178 043)	224.7
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	( 241 762)	( 395 188)	63.5
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	( 1 936)	1 649	...
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	( 239 826)	( 396 837)	65.5

Table 3.2

**Income Statement - Canadian Air Carriers,  
Level I, January-March 1993 - Concluded**

Tableau 3.2

**État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de  
niveau I, Janvier-mars 1993 - fin**

	Air BC	Air Canada	Canadien	Time Air
	'000			
<b>Operating revenues - Recettes d'exploitation</b>				
Scheduled services - Services réguliers	37 532	525 639	482 257	43 049
- Passengers - Passagers	36 334	461 117	434 022	41 108
- Goods - Marchandises	1 198	64 522	48 235	1 941
Charter services - Services d'affrètement	1 489	38 090	41 882	1 390
- Passengers - Passagers	1 489	37 760	41 882	1 390
- Goods - Marchandises	-	330	-	-
Other flying services - Autres services aériens	-	-	-	-
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	133	23 781	23 198	1 203
<b>Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation</b>	<b>39 155</b>	<b>587 510</b>	<b>547 336</b>	<b>45 642</b>
<b>Operating expenses - Dépenses d'exploitation</b>				
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipements au sol	837	25 677	2 974	123
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	11 106	193 017	208 452	14 369
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	5 838	63 766	41 937	6 569
General services and administration - Services généraux et administration	13 794	419 908	339 630	17 119
Depreciation - Dépréciation	1 647	38 146	29 006	2 874
<b>Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation</b>	<b>33 222</b>	<b>740 514</b>	<b>621 998</b>	<b>41 054</b>
<b>Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation</b>	<b>5 933</b>	<b>( 153 005)</b>	<b>( 74 661)</b>	<b>4 589</b>
<b>Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation</b>				
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	-	3 243	1 332	-
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	52	8 272	635	268
Interest expenses - Intérêts versés	7 585	49 174	25 114	3 420
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	-	( 101 301)	( 5 250)	-
<b>Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets</b>	<b>( 7 533)</b>	<b>( 138 961)</b>	<b>( 28 397)</b>	<b>( 3 152)</b>
<b>Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	<b>( 1 601)</b>	<b>( 291 965)</b>	<b>( 103 058)</b>	<b>1 436</b>
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	( 487)	1 031	340	765
<b>Net income (loss) - Revenu (perte) net</b>	<b>( 1 114)</b>	<b>( 292 996)</b>	<b>( 103 398)</b>	<b>671</b>

## Section 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

Employment and Fuel Consumption – Canadian  
Air Carriers, Levels I-III, January-March 1993

## Section 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1

Effectifs et consommation de carburant –  
Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III,  
Janvier-mars 1993

		1992	1993	Change Variation %
<b>Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés</b>				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	5 928	5 715	-3.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	117 406	119 986	2.2
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	7 757	7 536	-2.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	67 186	66 710	-0.7
General management and adminis- tration – Gestion et adminis- tration générales	No. – Nbre	3 040	3 972	30.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	32 663	45 167	38.3
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	9 327	8 414	-9.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	97 463	81 799	-16.1
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	16 754	14 436	-13.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	145 113	120 855	-16.7
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	5 084	5 050	-0.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	37 322	33 516	-10.2
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	47 890	45 123	-5.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	497 153	468 034	-5.9
<b>Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile</b>				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	968 772	821 813	-15.2
Cost – Coût	\$ '000	244 888	242 368	-1.0
Gasoline – Essence	L '000	5 843	4 848	-17.0
Cost – Coût	\$ '000	3 238	2 871	-11.3
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	227	140	-38.5
Cost – Coût	\$ '000	1 617	919	-43.2
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	81	73	-10.0
Cost – Coût	\$ '000	136	130	-4.9



Table 4.2

**Employment and Fuel Consumption – Canadian  
Air Carriers, Level I, January-March 1993**

Tableau 4.2

**Effectifs et consommation de carburant –  
Transporteurs aériens canadiens de niveau I,  
Janvier-mars 1993**

		Total	Air BC	Air Canada	Canadien	Time Air
<b>Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés</b>						
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	3 228	243	1 488	1 242	255
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	89 289	3 538	44 246	38 453	3 053
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	5 783	188	2 783	2 592	220
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	56 099	1 603	25 968	27 293	1 236
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	2 009	74	203	1 700	32
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	28 265	659	6 065	21 244	297
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	6 755	219	3 381	2 915	240
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	65 890	2 234	30 488	31 186	1 981
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	13 180	287	7 607	4 942	344
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	112 712	1 973	66 835	42 190	1 715
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	4 899	14	2 797	2 088	–
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	32 399	136	15 926	16 337	–
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	35 854	1 025	18 259	15 479	1 091
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	384 654	10 143	189 528	176 702	8 281
<b>Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile</b>						
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	601 566	16 901	342 824	222 863	18 978
Cost – Coût	\$ '000	176 177	4 973	80 524	85 064	5 615
Gasoline – Essence	L '000	–	–	–	–	–
Cost – Coût	\$ '000	–	–	–	–	–
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	77	4	25	46	3
Cost – Coût	\$ '000	430	24	140	250	16
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	–	–	–	–	–
Cost – Coût	\$ '000	–	–	–	–	–

## Section 5

### FARE BASIS DATA

#### Domestic and International Air Fare Indexes

In the first quarter of 1993, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by the Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines and Time Air) and two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) was 142.4, up only 0.9% from the first quarter of 1992. The discount fare index decreased by 3.9% from 132.4 to 127.3, while the economy fare index<sup>1</sup> rose by 8.1% from 150.8 to 163.0. This is the second consecutive increase in the domestic economy fare index after three successive year-to-year decreases.

The air fare indexes for domestic economy fares increased in both the southern (deregulated) and northern (regulated) sectors by 8.1% and 7.3%, respectively. In contrast, the discount fare index showed opposite trends in the two sectors. The northern discount fare index increased by 5.7%, while the southern discount fare index fell by 4.2%.

In international markets, the air fare index for all fares fell by 5.0%, from 114.1 to 108.4. This was the sixth consecutive year-to-year decrease in the international all-fare index. The international discount fare index decreased by 6.7%, while there was a 2.0% decrease in the international economy fare index.

#### Discount Fare Utilization

##### Domestic Sector

During the first quarter of 1993, 61.3% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers and two Level II air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented a decrease of 2.8 percentage points compared to the same quarter a year earlier. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 64.4%, down 3.3 percentage points from 67.7% in the first quarter of 1992.

As shown in Tables 5.2 and 5.3, in the southern sector, both the short-haul and long-haul services recorded a decreased utilization of discounted air fares during the first quarter of 1993. In the southern sector, discount passengers amounted to 62.4% of the traffic during the first quarter of 1993, down from 65.1% in 1992. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services decreased by 3.2 percentage points (68.3% to 65.1%) during this period. For northern services, only 42.6% of passengers (representing 48.5% of passenger-kilometres) were carried on discount fares. During the first quarter of 1992, the corresponding figures were 47.6% for passengers and 51.4% for passenger-kilometres.

<sup>1</sup> Includes business class fares.

## Section 5

### DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

#### Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Au cours du premier trimestre de 1993, l'indice des tarifs aériens de tous les tarifs pour les services réguliers intérieurs exploités par les transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien et Time Air) et deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) a atteint 142,4, en hausse de seulement 0,9% par rapport au premier trimestre de 1992. L'indice des tarifs réduits a diminué de 3,9%, passant de 132,4 à 127,3, alors que l'indice des tarifs économiques<sup>1</sup> s'est accru de 8,1%, passant de 150,8 à 163,0. Il s'agit d'une deuxième hausse consécutive observée dans l'indice des tarifs économiques du secteur intérieur, suite à trois baisses consécutives sur la base d'une année à l'autre.

Les indices des tarifs aériens économiques intérieurs ont augmenté dans les secteurs sud (déréglementé) et nord (réglementé) de 8,1% et 7,3%, respectivement. Par contraste, l'indice des tarifs réduits a suivi des tendances opposées dans les deux secteurs. L'indice des tarifs réduits dans le Nord a augmenté de 5,7%, alors que l'indice dans le Sud a diminué de 4,2%.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens de tous les tarifs a diminué de 5,0%, soit de 114,1 à 108,4. Il s'agit d'une sixième baisse consécutive observée dans cet indice sur la base d'une année à l'autre. L'indice des tarifs réduits dans le secteur international a régressé de 6,7%, alors que l'indice des tarifs économiques a diminué de 2,0%.

#### Utilisation des tarifs réduits

##### Secteur intérieur

Au cours du premier trimestre de 1993, 61,3% des passagers des vols réguliers intérieurs des transporteurs aériens de niveau I et de deux transporteurs de niveau II ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une baisse de 2,8 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué de 3,3 points de pourcentage pour passer de 67,7% en 1992 à 64,4% en 1993.

Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, dans le secteur sud, les services court-courriers et long-courriers ont enregistré une utilisation moindre des tarifs aériens réduits au cours du premier trimestre de 1993. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 62,4% du trafic au cours du premier trimestre de 1993, soit une baisse par rapport à 65,1% en 1992. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a diminué de 3,2 points de pourcentage (68,3% à 65,1%) au cours de cette période. Dans le secteur nord, seulement 42,6% du trafic de passagers (représentant 48,5% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits. Au cours du premier trimestre de 1992, les chiffres correspondants étaient de 47,6% pour les passagers et de 51,4% pour les passagers-kilomètres.

<sup>1</sup> Inclut les tarifs de la classe affaires.

Table 5.1

**Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group**  
**- Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> - Scheduled**  
**Services, January-March 1993**

Tableau 5.1

**Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe**  
**tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup>**  
**- Services réguliers, Janvier-mars 1993**

Sector Secteur	Year and quarter Année et trimestre	Fare type group - Groupe tarifaire		
		All fares	Economy fare	Discounted fare
		Tous les tarifs	Tarif économique	Tarif réduit
		(1986 = 100.0)		
Domestic - Intérieur	1992 I	141.1	150.8	132.4
	II	136.1	150.3	124.5
	III	138.5	145.0	132.1
	IV	147.0	158.7	136.9
	1993 I	142.4	163.0	127.3
Southern services - Services secteur sud	1992 I	141.7	151.0	132.6
	II	136.5	150.7	124.4
	III	138.9	144.8	132.2
	IV	147.6	159.1	136.9
	1993 I	142.4	163.3	127.0
Northern services - Services secteur nord	1992 I	132.4	148.5	126.3
	II	130.8	146.9	124.4
	III	132.8	147.0	130.2
	IV	138.3	154.2	133.7
	1993 I	142.3	159.3	133.5
International	1992 I	114.1	137.8	109.2
	II	108.8	138.0	102.6
	III	115.4	137.1	111.7
	IV	109.7	135.5	104.5
	1993 I	108.4	135.1	101.9

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

Figure 5.1

**Air Fare Indexes for Northern and Southern**  
**Sectors, by Fare Type Group**  
**(Not Seasonally Adjusted)**

Figure 5.1

**Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et**  
**sud, selon le groupe tarifaire**  
**(non désaisonnalisés)**

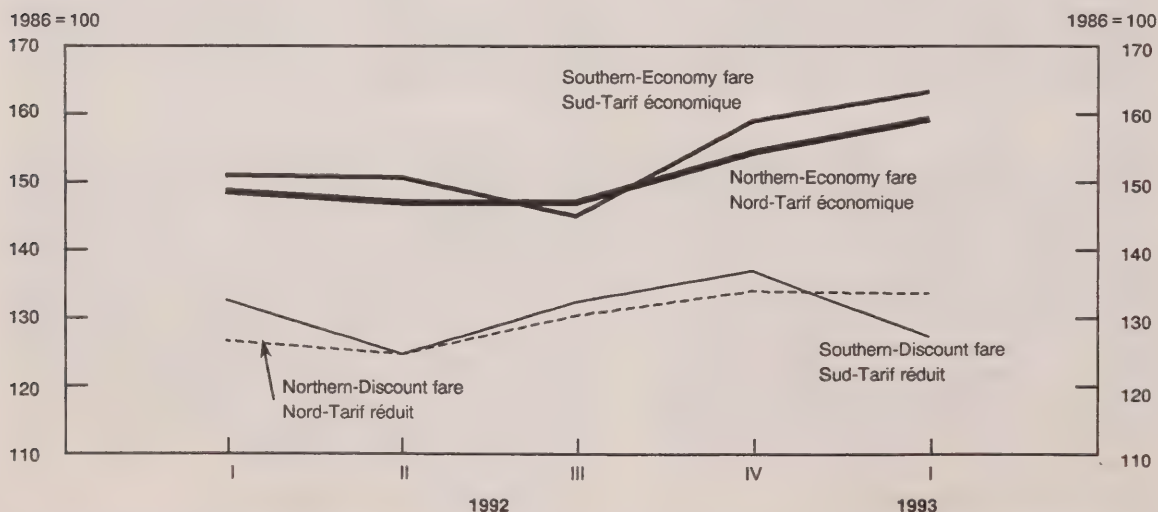




Table 5.2

**Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, January-March 1993**

Tableau 5.2

**Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Janvier-mars 1993**

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
%										
<b>Domestic – Intérieur</b>	0.1	0.1*	6.3	5.1	25.0	30.4	64.1	61.3	4.4	3.2
Southern services – Services secteur sud	0.1	0.1*	6.7	5.4	23.5	28.8	65.1	62.4	4.6	3.3
Short-Haul – Court- courrier	**	**	3.8	3.0	29.9	33.7	62.0	61.0	4.2	2.2
Long-Haul – Long-courrier	0.2*	0.1*	10.0	8.5	16.2	22.3	68.6	64.3	5.0	4.8
Northern services – Services secteur nord	–	**	0.3*	0.4*	50.7	56.2	47.6	42.6	1.4	0.9
<b>International</b>	0.3	0.2	6.1	5.2	5.2	11.8	81.6	75.5	6.7	7.3

Table 5.3

**Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, January-March 1993**

Tableau 5.3

**Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Janvier-mars 1993**

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
%										
<b>Domestic – Intérieur</b>	0.2*	0.1*	9.7	8.1	17.6	23.1	67.7	64.4	4.8	4.2
Southern services – Services secteur sud	0.2*	0.1*	10.1	8.5	16.4	22.0	68.3	65.1	5.0	4.4
Short-Haul – Court- courrier	0.2*	**	4.2	3.3	27.6	31.2	64.0	63.5	4.1	1.9
Long-Haul – Long-courrier	0.3*	0.1*	11.5	9.9	13.7	19.5	69.3	65.5	5.2	5.1
Northern services – Services secteur nord	–	**	0.5*	0.5*	46.9	50.3	51.4	48.5	1.2	0.7*
<b>International</b>	0.4	0.3*	7.4	5.6	4.7	6.9	81.7	80.3	5.7	6.9

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

**Note:** For \* and \*\*, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour \* et \*\*, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 5.4

**Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, January-March 1993**

Tableau 5.4

**Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Janvier-mars 1993**

Province and territory of enplanement  Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	**	–	7.4	5.0*	28.6	34.5	62.0	58.1	1.9*	2.4*
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	**	**	9.6	6.2	21.7	24.1	64.2	65.2	4.4	4.5
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	0.1*	**	7.4	4.3	19.8	22.3	67.7	71.0	5.1	2.2
Ontario	0.2*	0.1	8.7	6.7	18.3	25.0	67.9	65.2	5.0	3.1
Manitoba	**	0.1*	6.6	5.6	27.9	35.0	60.3	55.1	5.3	4.2
Saskatchewan	–	0.1*	4.3	3.1	31.9	34.9	60.1	59.3	3.8	2.6*
Alberta	0.1*	–*	4.7	4.3	31.7	39.3	59.8	53.4	3.7	2.9
British Columbia <sup>2</sup> – Colombie-Britannique <sup>2</sup>	0.1*	0.1*	4.1	3.9	29.0	34.1	62.7	58.2	4.1	3.7
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.1	0.1*	6.3	5.1	25.0	30.4	64.1	61.3	4.4	3.2

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

<sup>2</sup> Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

**Note:** For \* and \*\*, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour \* et \*\*, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

It should be noted that approximately 96% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. In terms of passenger-kilometres, this percentage reached approximately 97%.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first quarter of 1993, discount carriage on long-haul services represented 64.3% of passenger volume and 65.5% of passenger-kilometres; this compared with 61.0% and 63.5% respectively, for short-haul services.

Il convient de noter qu'environ 96% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. En termes de passagers-kilomètres, ce pourcentage a atteint environ 97%.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du premier trimestre de 1993, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 64,3% du volume de passagers et 65,5% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 61,0% et 63,5%.

Table 5.5

**Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, January-March 1993**

Tableau 5.5

**Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Janvier-mars 1993**

City of enplanement  Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire													
	Passengers		First class		Business class		Economy		Discounted		Other			
	Passagers		Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre			
	1992	1993	Change Variation	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	
	No. – Nbre ( '000)	%												
<b>Short-Haul ( &lt; 800 km) – Court-courrier ( &lt; 800 km)</b>														
Calgary	236	218	-7.6	**	**	2.5	2.2	32.7	42.2	61.5	52.9	3.3	2.7	
Edmonton <sup>2</sup>	106	95	-10.6	**	**	0.7	0.8*	51.1	61.8	46.7	35.4	1.6*	2.0*	
Halifax	—	x	...	—	x	—	x	—	x	**	x	—	x	
Montréal <sup>3</sup>	195	223	13.9	0.1*	**	6.8	4.2	18.4	15.6	70.3	78.2	4.5*	1.6*	
Ottawa	129	137	5.8	0.1*	0.1*	7.2	5.6	24.5	35.8	63.4	55.9	4.8*	2.7*	
Regina	35	30	-13.7	—	**	1.5*	0.6*	42.2	46.1	52.2	51.5	4.1	1.7*	
Saskatoon	36	32	-11.9	—	—	1.2*	1.1	40.3	42.3	55.5	55.0	3.0*	**	
Toronto	329	365	11.0	**	0.1*	6.4	4.9	20.7	22.0	67.9	71.2	4.9	1.9	
Vancouver	260	255	-2.2	**	**	2.3	2.2	32.4	38.5	61.1	56.8	4.2	2.5	
Winnipeg	27	29	6.9	—	**	1.1*	1.3	52.1	56.4	44.3	40.1	2.5*	2.2*	
<b>Long-Haul ( ≥ 800 km) – Long-courrier ( ≥ 800 km)</b>														
Calgary	109	103	-5.4	0.3*	**	13.2	11.2	15.3	20.7	65.2	64.6	6.1	3.5	
Edmonton <sup>2</sup>	119	112	-5.1	**	**	6.6	6.1	20.4	26.0	68.5	63.6	4.5*	4.1	
Halifax	109	93	-14.5	**	**	9.6	6.2	21.7	24.1	64.2	65.2	4.4	4.5	
Montréal <sup>3</sup>	68	55	-18.4	**	**	10.1	8.2	19.8	22.1	65.0	64.6	5.0	4.9	
Ottawa	54	53	-0.8	**	0.1*	12.9	10.6	20.7	31.1	61.3	53.8	5.0	4.3	
Regina	21	21	-0.7	—	**	11.0	6.8	13.8	20.7	70.6	67.4	4.7*	5.0*	
Saskatoon	19	21	10.1	—	**	8.1	6.3	14.9	20.9	73.0	69.4	4.0	3.3*	
Toronto	425	395	-7.1	0.3*	0.1*	11.0	9.3	13.9	20.1	69.7	66.0	5.1	4.5	
Vancouver	260	226	-13.1	0.3*	0.1*	9.5	9.1	14.5	19.8	71.3	64.6	4.4	6.4	
Winnipeg	127	114	-9.9	**	0.1*	8.2	7.0	20.1	27.1	65.6	60.9	6.1	5.0	

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

<sup>2</sup> Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

<sup>3</sup> Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

**Note:** For \* and \*\*, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour \* et \*\*, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

## International Sector

During the first quarter of 1993, the use of discount fares in the international sector decreased by 6.1 percentage points from the same period of 1992, to a level of 75.5%. This was still a greater utilization of discount fares than in the domestic sector, representing three out of every four international scheduled passengers. In terms of international passenger-kilometres, 80.3% were discount, down from 81.7% in the first quarter of 1992.

## Secteur international

Au cours du premier trimestre de 1993, l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur international a diminué de 6,1 points de pourcentage par rapport à la même période en 1992, pour s'établir à 75,5%. L'utilisation des tarifs réduits restait toutefois plus répandue que dans le secteur intérieur, trois passagers sur quatre des vols réguliers internationaux voyageant à tarif réduit. En termes de passagers-kilomètres internationaux, le volume de trafic utilisant des tarifs réduits s'établissait à 80,3%, soit une baisse par rapport à 81,7% enregistré au cours du premier trimestre de 1992.



Table 5.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for  
Selected Cities - Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup>  
- Scheduled Services, January-March 1993

Tableau 5.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour  
des villes choisies - Transporteurs aériens canadiens  
de niveau I<sup>1</sup> - Services réguliers, Janvier-mars 1993

Fare type group - Groupe tarifaire										
City of enplanement	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
Ville d'embarquement	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	Change		Change		Change		Change		Change	
	1993	1993/1992 Variation	1993	1993/1992 Variation	1993	1993/1992 Variation	1993	1993/1992 Variation	1993	1993/1992 Variation
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
<b>Short-Haul (&lt; 800 km) - Court-courrier (&lt; 800 km)</b>										
Calgary	**	...	233.1	11.1	159.4	11.0	98.9	5.9	81.4	19.3
Edmonton <sup>2</sup>	**	...	129.8*	6.1	139.6	11.0	78.4	-2.5	41.0*	-25.6
Halifax	X	...	X	...	X	...	X	...	X	...
Montréal <sup>3</sup>	**	...	220.7	5.8	173.4	-1.7	95.6	-25.4	75.5*	-18.1
Ottawa	166.9*	-18.0	197.2	11.7	173.3	14.8	85.1	-19.6	83.3*	12.3
Regina	**	...	179.5*	4.3	196.0	14.0	96.2	-4.1	100.5*	45.4
Saskatoon	-	-	185.7*	10.0	195.2	13.7	86.9	-7.3	**	...
Toronto	193.0*	...	215.7	7.0	173.5	3.7	95.4	-20.9	81.6	-15.6
Vancouver	**	...	232.1	14.7	167.1	8.9	91.9	2.2	78.7*	43.1
Winnipeg	**	...	226.1*	18.0	229.0	6.8	118.8	0.5	117.4*	20.7
<b>Long-Haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)</b>										
Calgary	**	...	618.2	10.5	456.6	10.8	204.6	-1.1	211.6*	2.3
Edmonton <sup>2</sup>	**	...	505.9	7.9	355.3	9.1	164.0	0.2	162.2	-2.1
Halifax	**	...	358.9	20.6	284.3	9.8	142.9	3.8	139.0	-5.1
Montréal <sup>3</sup>	**	...	673.2	21.7	440.0	20.5	219.1	4.6	219.3*	8.0
Ottawa	**	...	589.5	10.0	443.9	16.6	211.9	-1.9	257.1	6.3
Regina	**	...	481.2	11.8	408.4	7.5	178.8	1.6	168.9*	12.0
Saskatoon	**	...	464.5*	1.1	380.7	-0.5	170.7	-1.4	142.8*	15.6
Toronto	635.1*	-18.5	603.6	13.9	404.9	8.7	184.7	-2.9	186.7	-2.3
Vancouver	736.5*	-2.7	694.7	13.6	434.3	18.1	202.5	0.2	209.9	5.7
Winnipeg	427.1*	...	424.7	12.8	352.8	6.4	165.3	3.0	170.9	7.4

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

<sup>2</sup> Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. - Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

<sup>3</sup> Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). - Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

**Note:** For \* and \*\*, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour \* et \*\*, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

## Provincial Synopsis

During the first quarter of 1993, the largest proportion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. The range varied from one province to another, from 53.4% for Alberta to 71.0% for Quebec (see Table 5.4).

## Sommaire provincial

Au cours du premier trimestre de 1993, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. Le pourcentage a varié d'une province à l'autre, puisqu'il s'est établi à 53,4% en Alberta et à 71,0% au Québec (voir tableau 5.4).

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Quebec did not mean that residents in that province were more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted in Montréal, for example, may in fact have been Toronto or Winnipeg. In this case, both Ontario and Manitoba would also have recorded an enplaned passenger using a discount fare.

The decrease in the use of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, all but Quebec and Nova Scotia posting decreases. The largest decreases were in Alberta (6.4 percentage points), and Manitoba (5.2 percentage points). Quebec posted an increase of 3.3 percentage points.

### Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, a decreasing proportion of passengers travelling on discount fares was registered in a majority of the selected cities during the first quarter of 1993 compared to the same quarter in 1992.

For passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares decreased in seven of the selected Canadian cities<sup>2</sup>. The largest decreases were 11.3 percentage points in Edmonton and 8.6 percentage points in Calgary. The largest increase during this period was 7.9 percentage points in Montréal.

For long-haul trips (800 kilometres or more), nine out of the ten cities of enplanement posted losses. The decreases ranged from 0.4 percentage point in Montréal to 7.5 points in Ottawa. In none of the ten cities did the proportion of passengers that travelled on discount fares exceed 70.0%; Saskatoon (69.4%) ranked first, followed by Regina (67.4%) and Toronto (66.0%).

The proportion of enplaned passengers using business class fares on long-haul trips was highest in Calgary (11.2%) and Ottawa (10.6%). All ten cities recorded decreases in the proportion of long-haul business class passengers. The highest proportion of business class fares on short-haul trips was in Ottawa (5.6%).

### Average Fares

During the first quarter of 1993, the average domestic air fare reported by the Level I air carriers and two Level II air carriers increased by 2.4% from the same quarter of last year.

According to the fare basis data, during the first quarter of 1993, the average fare (all fares) paid by passengers on all domestic city-pairs was \$183, as compared to the \$179 reported the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs was \$316, an increase of 0.3% relative to a year earlier (see Table 1.2).

<sup>2</sup> Due to the confidentiality of data, the results for Halifax cannot be disclosed.

Il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui ont voyagé à tarif réduit au Québec, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province aient été plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Montréal, par exemple, peut être en réalité Toronto ou Winnipeg. Dans ce cas, les provinces de l'Ontario et du Manitoba auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

La diminution de l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur intérieur fut répandue parmi les provinces, celles-ci ayant toutes enregistrées des baisses à l'exception du Québec et de la Nouvelle-Écosse. Les baisses les plus fortes s'observent en Alberta (6,4 points de pourcentage) et au Manitoba (5,2 points de pourcentage). Le Québec a enregistré une hausse de 3,3 points de pourcentage.

### Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, on observe une baisse dans la proportion de passagers qui ont voyagé à prix réduit dans la majorité des villes choisies au cours du premier trimestre de 1993 par rapport au même trimestre en 1992.

Le nombre de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits a diminué dans sept des villes canadiennes choisies<sup>2</sup>. Les baisses les plus fortes ont été observées à Edmonton (11,3 points de pourcentage) et Calgary (8,6 points de pourcentage). Au cours de cette période, la hausse la plus forte a été observée à Montréal, soit 7,9 points de pourcentage.

En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), neuf des dix villes d'embarquement ont enregistré des baisses. Les baisses variaient entre 0,4 point de pourcentage à Montréal et 7,5 points de pourcentage à Ottawa. La proportion de passagers voyageant à tarif réduit n'a dépassé 70,0% dans aucune des dix villes: Saskatoon (69,4%), s'est classée au premier rang, suivie de Regina (67,4%) et Toronto (66,0%).

En termes de tarifs de la classe affaires, sur les vols long-courriers, les premières places revenaient à Calgary (11,2%) et Ottawa (10,6%). Toutes les dix villes ont enregistré des baisses dans l'utilisation des tarifs de la classe affaires sur les vols long-courriers. Sur les vols court-courriers, la première place revenait à Ottawa (5,6%).

### Tarifs moyens

Au cours du premier trimestre de 1993, le tarif aérien intérieur moyen déclaré par les transporteurs aériens de niveau I et deux transporteurs de niveau II a augmenté de 2,4% par rapport au même trimestre de l'année dernière.

Selon les données sur la base tarifaire, au cours du premier trimestre de 1993, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à 183\$, comparativement à 179\$ au cours du trimestre correspondant de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'établissait à 316\$, soit une hausse de 0,3% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

<sup>2</sup> À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax ne peuvent être divulgués.



At the city level, average domestic fares ranged from a high of \$224 in Winnipeg to a low of \$151 in Montréal. The national average domestic fare of \$183 was exceeded in Vancouver, Calgary, Regina, and Toronto. Fares decreased relative to a year ago in only two of the ten selected cities, Montréal (-13.8%), and Toronto (-2.9%).

During the first quarter of 1993, relative to a year earlier, average business class fares on long-haul services increased in all of the ten selected cities, while average economy class fares increased in nine cities (see Table 5.6). For short-haul trips, nine cities<sup>2</sup> posted increases for business class fares, while economy fares increased in eight cities<sup>2</sup>. This table also shows that average discount fares showed small increases in six cities for long-haul trips, while falling substantially in six cities<sup>2</sup> for short-haul trips. Montréal registered the largest increase (4.6%) for long-haul discount air fares, while also posting the largest decrease for short-haul discount air fares (-25.4%), relative to the previous year.

Among the ten cities, the passengers who paid the highest average business class fares for short-haul trips, were enplaned in Calgary (\$233) and Vancouver (\$232), while the highest average business class fares for long-haul trips were for those who enplaned in Vancouver (\$695). The highest average economy class fare for short-haul trips was \$229 in Winnipeg, while a high of \$457 for average long-haul economy fares was recorded in Calgary.

<sup>2</sup> Due to the confidentiality of data, the results for Halifax cannot be disclosed.

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre 224\$ à Winnipeg et 151\$ à Montréal. Ce tarif a également dépassé la moyenne nationale de 183\$ à Vancouver, Calgary, Regina et Toronto. Les tarifs ont diminué dans seulement deux des dix villes choisies par rapport à l'année précédente, soit Montréal(-13,8%) et Toronto (-2,9%).

Au cours du premier trimestre de 1993, pour les services long-courriers, les tarifs moyens de la classe affaires ont augmenté dans les dix villes choisies, alors que les tarifs moyens de la classe économique ont augmenté dans neuf des villes (voir tableau 5.6). Pour les services court-courriers, neuf<sup>2</sup> villes ont enregistré des hausses pour les tarifs de la classe affaires, alors que huit villes<sup>2</sup> ont enregistré des hausses pour les tarifs économiques. Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens ont légèrement augmenté dans six villes pour les services long-courriers, alors que ces tarifs ont fortement diminué dans six villes<sup>2</sup> pour les services court-courriers. Montréal a enregistré la plus forte hausse en regard de l'année précédente, soit 4,6% pour les services long-courriers à prix réduit, tout en enregistrant la plus forte baisse, soit -25,4% pour les services court-courriers à prix réduit.

Parmi les dix villes, c'est à Calgary (233\$) et à Vancouver (232\$) que les tarifs d'affaires des vols court-courriers sont, en moyenne, les plus élevés, alors que, pour les vols long-courriers, c'est à Vancouver (695\$) qu'ils sont les plus élevés. Le tarif économique moyen le plus élevé pour les voyages court-courriers fut enregistré à Winnipeg (229\$), alors que celui le plus élevé pour les voyages long-courriers fut enregistré à Calgary (457\$).

<sup>2</sup> À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax ne peuvent être divulgués.



## Notes to Users

### Methodology and Data Limitations

#### General

Operating and financial data, since 1988, have been collected under the authority of the Statistics Act. For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels according to financial and operating parameters. These levels are defined in the Glossary according to the concepts introduced in 1988.

### Civil Aviation Financial and Operational Surveys

#### Coverage/Survey Universe

To offer commercial air service in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada. The universe for the Civil Aviation Surveys was created from all such Canadian licensed carriers. The target population classifies all air carriers into Levels I-VI. These carriers are licensed to perform commercial scheduled and/or charter transportation of passengers and/or goods. Classification of the level of these carriers are reviewed annually with new carriers beginning at the lower reporting levels. A carrier may be moved to a level with larger carriers, after two successive years of performance within the new level's parameters but is moved to a level with smaller carriers the year following their performance within that level's parameters.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all commercial operations performed by these carriers anywhere in the world during the time frame specified.

#### Survey Methodology

A mail out/mail back technique is used to collect the data. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which the carrier is classified. The smaller the carrier, the less detail and frequency of data filing. Each licensed operator must complete the following forms:

Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre. Non-respondents are followed up with a letter and/or a telephone call.

## Notes aux utilisateurs

### Méthodes et restrictions

#### Généralités

Les données d'exploitation et financières, depuis 1988, sont recueillies conformément à la loi sur les statistiques. Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis en six niveaux de déclaration selon des paramètres financiers et d'exploitation. La définition de ces niveaux, selon les concepts introduits en 1988, figure dans le glossaire.

### Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

#### Couverture/univers des enquêtes

Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada. L'univers des enquêtes sur l'aviation civile a été produit à partir de tous les transporteurs canadiens qui détiennent une licence. La population est composée de tous les transporteurs aériens selon les niveaux de déclarations I-VI. Ces transporteurs détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier et/ou le transport affrété de passagers et/ou de marchandises. La classification de ces niveaux est révisée annuellement et les nouveaux transporteurs commencent au niveau le plus bas de déclaration. Un transporteur peut être changé à un niveau de plus grands transporteurs après deux années successives de performance selon les paramètres du nouveau niveau mais est changé dans un groupe de petits transporteurs l'année après sa performance selon les paramètres de ce niveau.

A moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde pendant la période indiquée.

#### Méthodes d'enquête

La cueillette des données se fait à l'aide d'un recensement par la poste. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée. Chaque transporteur qui détient une licence doit remplir les formulaires suivants:

Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formulaires remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation. S'il y a des données manquantes, le Centre des statistiques de l'aviation écrit et/ou téléphone au transporteur.

## Survey Methodology Forms

## Formulaires des méthodes d'enquête

Level/ Niveau	Scheduled/ Services réguliers	Charter/ Services d'affrètements	Balance Sheet/ Bilan	Income Statement/ État Revenue et dépenses	Fleet Report/ Rapport du parc aériens
	Statement/ État 10	Statement/ État 12	Statement/ État 20	Statement/ État 21	Statement/ État 30
I	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
II	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
III	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
IV	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Quarterly/ Trimestriel
V	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel			Annually/ Annuel
VI		Annually/ Annuel			Annually/ Annuel

Once the information is coded according to area of operation and type of aircraft used, it is captured into the data processing system. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyed. The sources of conversion factors applied are:

- (1) the international System Units (SI), and
- (2) the International Civil Aviation Organization.

It should also be noted that passengers are estimated to weigh 100 kgs in the calculation of passenger tonne-kilometres.

Computerized on-line edits identify inconsistencies when the data are captured. Data, which fail to meet the predetermined criteria, are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain the missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleet and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. Confidential data are not shown, but instead are aggregated with other data and appear in the tables with an 'x'. With permission from the Level I carriers, individual company data for their operations are

Après le codage de l'information selon la région du monde et le type d'aéronef, on procède à la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données. Les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (1) le Système international d'unités (SI), et
- (2) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Il faut remarquer aussi qu'on assigne 100kgs par passager dans le calcul des passagers tonnes-kilomètres.

Pendant la saisie de l'information on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Les données confidentielles ne sont pas présentées mais sont agrégées avec d'autres données et sont présentées dans les tableaux avec un 'x'. Avec l'autorisation des transporteurs aériens canadiens de niveau I, la publication



published. As a result, the publication cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

### Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, the revision is reflected in the annual publication, **Canadian Civil Aviation**. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show differences from the total of the four quarterly income statements in **Air Carrier Operations in Canada**.
- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.

renferme des données se rapportant à chacun de ces transporteurs. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

### Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle (**Opérations des transporteurs aériens au Canada**), les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (**Aviation civile canadienne**). Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.
- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.



- (v) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
- (vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

### Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

### Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

### Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general

- (v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

### Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

### Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

### Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont

fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

### Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "\*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk "\*\*".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

### Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "\*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "\*\*".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).



## Factors Which May Have Influenced The Data

- a) Revisions were made to the 1992 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1992 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1992 publication. In particular, enplaned goods and goods tonne-kilometres on charter services have been revised for 1992.
- b) The total number of carriers by level which reported operations for the first quarter of 1993 are shown in the following table with comparative first quarter 1992 data:

	1992	1993	Change Variation	
Level I	4	4	-	Niveau I
Level II	20	20	-	Niveau II
Level III	76	70	-7.9	Niveau III
Level IV	151	146	-3.3	Niveau IV
<b>Total</b>	<b>251</b>	<b>240</b>	<b>-4.4</b>	<b>Total</b>

## Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1992 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1992 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1992. En particulier, les marchandises embarquées et les tonnes-kilomètres de marchandises sur les services d'affrètement ont été révisées pour 1992.
- b) Le nombre total de transporteurs selon le niveau ayant déclaré des activités pour le premier trimestre de 1993 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le premier trimestre de 1992 sont également présentées.

- c) The total number of carriers which reported nil operations, for the first quarter of 1993 are as follows: Level II - 0, Level III - 2 and Level IV - 10.
- d) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.
- e) Estimates for non-response totalled 3% in the first quarter of 1993.
- f) In the first quarter of 1993, Canadian Airlines International Ltd. revised their definitions of the various employment categories.
- g) Air Canada revised their income statements for the quarters of 1992. These revisions affected operating expenses, non-operating income (expenses), and employment and wages. In the first quarter of 1993, they included provisions for staff retirement expenses (contained in the operating expense accounts) and a write-down of an investment in the GPA group (an aircraft leasing company), (contained in miscellaneous non-operating expenses).

- c) Pour le premier trimestre de 1993, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau II - 0, niveau III - 2 et niveau IV - 10.
- d) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.
- e) Les estimations pour la non-réponse ont totalisé 3% au premier trimestre de 1993.
- f) Au premier trimestre de 1993, les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont révisé leurs définitions des différentes catégories d'emploi.
- g) Air Canada a révisé ses états des recettes pour les trimestres de 1992. Ces révisions ont affecté les dépenses d'exploitation, les revenus (dépenses) hors exploitation et l'emploi et salaires. Au premier trimestre de 1993, la compagnie a inclus les provisions pour les pensions de retraite des employés (comprises dans le compte des dépenses d'exploitation) et a finalisé l'investissement dans le groupe GPA (une compagnie de location d'aéronefs), (inclus dans les dépenses hors exploitation).



## Glossary

### Terms Related to Civil Aviation Data

**Aircraft and traffic servicing expenses.** This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

**Available seat-kilometres.** The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

**Available tonne-kilometres.** The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

**Capital gains or losses.** Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

**Charter services.** Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

**Depreciation.** Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

**General administration expenses.** This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

**Goods.** This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

**Goods tonne-kilometres.** A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

**Interest and discount income.** Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

**Interest expenses.** Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

**Level I.** This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

**Level II.** This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

**Level III.** This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

**Level IV.** This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

**Level V.** This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

**Level VI.** This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

**Maintenance expenses.** Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

**Non-operating income and expense.** Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

**Operating expenses.** Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

**Operating income or loss.** The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

**Operating revenues.** Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

**Passenger.** For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

**Passenger-kilometre.** A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

**Passenger load factor.** This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

**Passenger tonne-kilometre.** This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

**Scheduled services.** Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

**Tonne-kilometre.** Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

**Transborder services.** Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

**Weight load factor.** This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

### Terms Related to Fare Basis Data

**Air fare index.** Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

**Average fare.** This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

**Domestic sector.** Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

**Fare basis.** A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

**Fare type group.** For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- **Business class.** A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- **Discount.** A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- **Economy.** A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- **First class.** The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- **Other.** Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

**International sector.** Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

**Long-haul.** Distances of 800 kilometres or more.

**Passenger.** For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

**Scheduled services.** Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

**Southern and northern sectors.** The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

**Short-haul.** Distances of less than 800 kilometres.

### Other Terms

**Travel Price Index.** The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.



## Glossaire

### Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

**Coefficient de chargement.** Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

**Coefficient de remplissage, passagers.** Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

**Dépenses d'exploitation.** Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

**Dépréciation.** Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

**Frais d'entretien.** Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

**Frais de gestion générale.** Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

**Frais de service courant des aéronefs et du trafic.** Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

**Gains ou pertes de capital.** Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

**Intérêts versés.** Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

**Marchandises.** Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

**Niveau I.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

**Niveau II.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

**Niveau III.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

**Niveau IV.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

**Niveau V.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

**Niveau VI.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.



**Passager.** Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

**Passager-kilomètre.** Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

**Recettes d'exploitation.** Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

**Revenus d'intérêts et d'escomptes.** Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

**Revenus et dépenses hors exploitation.** Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

**Revenus ou pertes d'exploitation.** Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

**Services d'affrètement.** Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revendre, en tout ou en partie, au public.

**Services réguliers.** Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

**Services transfrontaliers.** Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

**Sièges-kilomètres disponibles.** Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

**Tonnes-kilomètres.** La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

**Tonnes-kilomètres de marchandises.** Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

**Tonnes-kilomètres disponibles.** Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

**Tonnes-kilomètres, passagers.** On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

#### Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

**Base tarifaire.** Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

**Groupes tarifaires.** Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- **Classe affaires.** Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- **Classe économique.** Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- **Première classe.** Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- **Réduit.** Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.

- **Autres.** Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

**Indice des tarifs aériens.** Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

**Passager.** Aux fins de l'enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

**Secteurs du nord et du sud.** Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

**Services réguliers.** Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

**Tarif moyen.** On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

**Vols court-courriers.** Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

**Vols intérieurs.** Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

**Vols internationaux.** Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

**Vols long-courriers.** Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

#### Autres termes

**Indice des prix des voyages.** Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

## How to Get the Economic Facts and Analysis You Need on Transportation

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 12th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518  
Facsimile: (613) 951-0579

G. Baldwin  
Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

March 1991

## Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
12e étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes

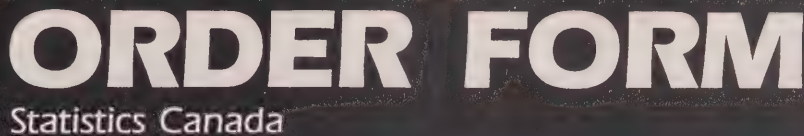
Téléphone: (613) 951-0518  
Télécopieur: (613) 951-0579

G. Baldwin  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499

Mars 1991





Statistics Canada

[illegible]

## THANK YOU FOR YOUR ORDER!



Statistics Canada / Statistique Canada

# Canada

**MODALITÉS DE PAIEMENT:**

VISA, MasterCard et bon de commande seulement.  
Veuillez ne pas envoyer de confirmation; le bon télécopié tient lieu de commande originale.

(Cochez une seule case)

☐ MasterCard

Date d'expiration

49

Veuillez faire parvenir votre chèque ou mandat-poste à l'ordre du  
Receveur général du Canada — Publications

(Veuillez joindre le bon)

Signature de la personne autorisée

## MERCI DE VOTRE COMMANDE



# INTERESTED IN ACQUIRING A CANADIAN ORIGINAL?

Then **Canadian Social Trends** is the acquisition for you. A first on the Canadian scene, this journal is claiming international attention from the people who need to know more about the social issues and trends of this country.

Drawing on a wealth of statistics culled from hundreds of documents, **Canadian Social Trends** looks at Canadian population dynamics, crime, education, social security, health, housing, and more.

For social policy analysts, for trendwatchers on the government or business scene, for educators and students, **Canadian Social Trends** provides the information for an improved discussion and analysis of Canadian social issues.

Published four times a year, **Canadian Social Trends** also features the latest social indicators, as well as information about new products and services available from Statistics Canada.

## CANADIAN SOCIAL TRENDS

(Catalogue No. 11-008E) is \$34 annually in Canada, US\$40 in the United States and US\$48 in other countries.

To order, write to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

For faster service, fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

# VOUS DÉSIREZ FAIRE L'ACQUISITION D'UNE OEUVRE ORIGINALE ?

Alors **Tendances sociales canadiennes** est la publication qu'il vous faut. Première en son genre sur la scène canadienne, cette revue retient l'attention des gens d'ici et d'ailleurs qui désirent en savoir plus sur les questions sociales de l'heure au pays.

À l'aide d'abondantes statistiques extraites de nombreux documents, **Tendances sociales canadiennes** brosse le tableau de la dynamique de la population canadienne, de la criminalité, de l'éducation, de la sécurité sociale, de la santé, de l'habitation et de plusieurs autres sujets.

Que ce soit pour les analystes de la politique sociale, les analystes des tendances oeuvrant au sein des administrations publiques et du monde des affaires, les enseignants ou encore les étudiants, **Tendances sociales canadiennes** dégage l'information nécessaire à des discussions et des analyses approfondies relativement aux questions sociales.

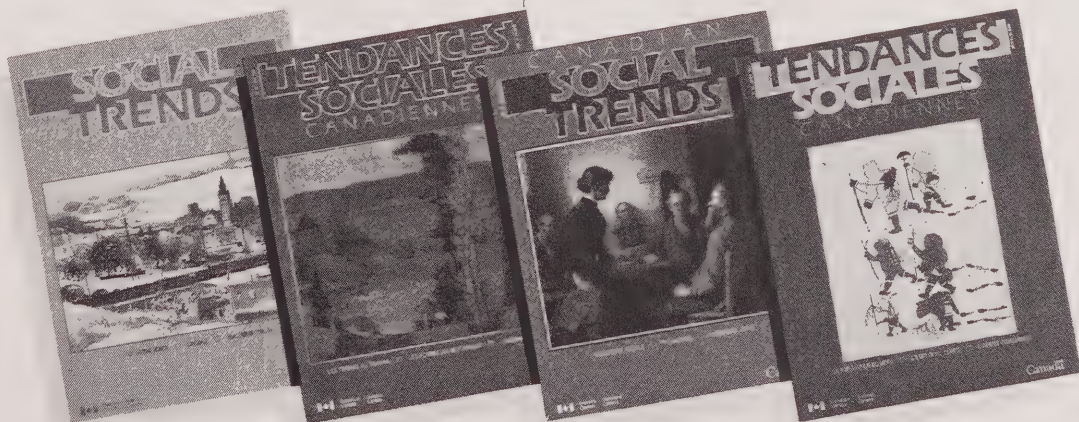
**Tendances sociales canadiennes** présente également les plus récents indicateurs sociaux de même que des renseignements relatifs aux produits et services qu'offre Statistique Canada.

## TENDANCES SOCIALES CANADIENNES

Ce trimestriel (No 11-008F au catalogue) se vend 34 \$ l'abonnement annuel au Canada, 40 \$ US aux États-Unis et 48 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

Pour un service plus rapide, commandez par télécopieur au 1-613-951-1584. Ou composez sans frais le 1-800-267-6677 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard.





## THE COMPLETE PICTURE ON SURFACE AND MARINE

# TRANSPORTATION

### SAVE 20% WHEN YOU INVEST IN 4 LEADING EDGE PUBLICATIONS

**D**eregulation, free trade and global integration all affect the face of the transportation industry -- and make it essential to stay on top of all aspects of the industry.

When all the rules are changing, data on how the industry is evolving is crucial. And Statistics Canada has put together a special 4-publication package of data you can count on for information on all areas of surface and marine transportation.

#### **Trucking in Canada**

A complete analytical overview of changes in the industry and specific statistics on everything from Canada-U.S. trucking traffic to fuel use are covered in this annual publication.

Cat. No. 53-222. Annual. **\$45** (plus GST) in Canada, **US\$54** in the United States, and **US\$63** in other countries.

#### **Rail in Canada**

Includes an overview of the structure and activity of the rail industry. The financial, operating and commodity statistics provide a comprehensive framework for intermodal comparisons. And data on the origin and destination of international commodity movements are vital for studying the effects of free trade and other global developments.

Cat. No. 52-216. Annual. **\$45** (plus GST) in Canada, **US\$54** in the United States, and **US\$63** in other countries.

#### **Shipping in Canada**

Major indicators on vessel traffic and port traffic data (including 41 commodity groups, containerized cargo and the ports of origin and destination).

Cat. No. 54-205. Annual. **\$41** (plus GST) in Canada, **US\$49** in the United States, and **US\$57** in other countries.

#### **Surface and Marine Transport Bulletin**

Eight issues a year keep you informed on the latest transportation statistics, including the Quarterly Motor Carrier Freight data. And much more.

Cat. No. 50-002. Eight issues per year. **\$75** (plus GST) in Canada, **US\$90** in the United States, and **US\$105** in other countries.

#### **The Special Transportation Package**

will keep you up-to-date on new trends, industry comparisons and leading indicators.

**Best of all, you save 20% when you invest in all four publications!** Order the **Special Transportation Package** and pay only **\$165** (plus GST) in Canada, **US\$198** in the U.S. and **US\$230** in other countries. Quote package number 10-234.

#### **To order write:**

Marketing Division, Publication Sales, Statistics Canada,  
Ottawa, Ontario, K1A 0T6.  
For faster ordering, call **1 800 267-6677**, or fax **(613) 951-1584**.  
Or contact the Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

## POUR TOUT SAVOIR SUR LES

# TRANSPORT

### MARITIME ET TERRESTRE

### ÉPARGNEZ 20 % À L'ACHAT DE QUATRE PUBLICATIONS D'AVANT-GARDE

**L**a déréglementation, le libre-échange et l'intégration globale sont tous des facteurs qui influent sur le secteur des transports. Il est donc essentiel de suivre l'évolution de tous les aspects de ce secteur.

Il est crucial de posséder des données sur l'évolution d'un secteur lorsque celui-ci fait l'objet d'une déréglementation. Statistique Canada a créé une série spéciale de quatre publications qui présentent des données sur tous les aspects des transports maritime et terrestre.

#### **Le camionnage au Canada**

Cette publication comporte une analyse détaillée de l'évolution de ce secteur d'activité, ainsi que des statistiques précises sur des sujets variés, du trafic entre le Canada et les États-Unis à la consommation de carburant.

Publication annuelle n° 53-222 au catalogue. **45 \$** (TPS en sus) au Canada, **54 \$** US aux États-Unis et **63 \$** US dans les autres pays.

#### **Le transport ferroviaire au Canada**

Cette publication présente un aperçu de la structure et des activités du secteur du transport ferroviaire. Les données détaillées sur les finances, l'exploitation et les marchandises transportées permettent d'établir des comparaisons entre les différents modes de transport. Par ailleurs, les données sur l'origine et la destination des mouvements internationaux de marchandises sont essentielles à l'étude des effets du libre-échange et d'autres événements internationaux.

Publication annuelle n° 52-216 au catalogue. **45 \$** (TPS en sus) au Canada, **54 \$** US aux États-Unis et **63 \$** US dans les autres pays.

#### **Le transport maritime au Canada**

La publication présente d'importants indicateurs sur le trafic des navires et le trafic portuaire (y compris 41 groupes de marchandises, le fret conteneurisé ainsi que les ports d'origine et de destination).

Publication annuelle n° 54-205 au catalogue. **41 \$** (TPS en sus) au Canada, **49 \$** US aux États-Unis et **57 \$** US dans les autres pays.

#### **Bulletin de service sur les transports terrestre et maritime**

Dans les huit numéros, vous trouverez les statistiques les plus récentes sur les transports, ainsi que les données de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, et plus encore.

Publication n° 50-002 au catalogue. Huit numéros par année au coût de **75 \$** (TPS en sus) au Canada, **90 \$** US aux États-Unis et **105 \$** US dans les autres pays.

#### **Grâce à cette série spéciale de publications sur les transports**

vous serez informé des nouvelles tendances, des comparaisons établies et des indicateurs clés.

**En plus, vous obtenez un rabais de 20 % à l'achat des quatre publications.** Commandez la **série spéciale sur les transports** et ne payez que **165 \$** (TPS en sus) au Canada, **198 \$** US aux États-Unis et **230 \$** US dans les autres pays. Citez la série n° 10-234.

#### **Pour commander, écrivez à :**

Division de la commercialisation, Vente des publications, Statistique Canada,  
Ottawa (Ontario) K1A 0T6. Pour commander plus rapidement, composez le **1-800-267-6677** ou télécopiez votre commande au **(613) 951-1584**. Vous pouvez également vous adresser à l'un des centres régionaux de consultation de Statistique Canada qui figurent dans la publication.



Catalogue 51-002 Quarterly

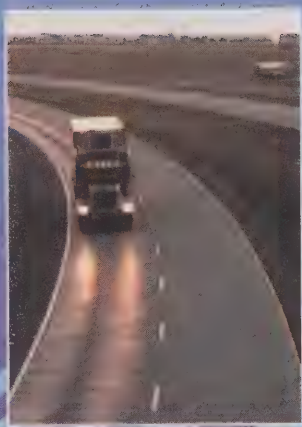
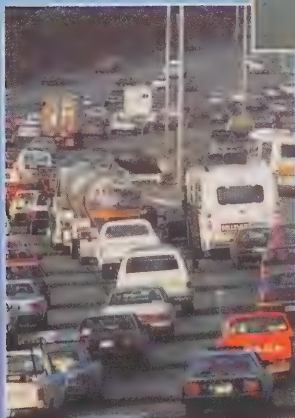
# Air Carrier Operations in Canada

April-June 1993

Catalogue 51-002 Trimestriel

# Opérations des transporteurs aériens au Canada

Avril-juin 1993



Statistics Canada  
Statistique Canada

Canada



## Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on CD, diskette, computer print-out, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct on line access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

## How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,  
Transportation Division,  
Facsimile Number (819) 953-8499

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: (819) 997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montreal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland, Labrador, Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
Alberta and Northwest Territories	1-800-563-7828
British Columbia and Yukon	1-800-663-1551

Telecommunications Device for the Hearing Impaired	1-800-363-7629
Toll Free Order Only Line (Canada and United States)	1-800-267-6677

## How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Marketing Division, Sales and Service, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277  
Facsimile Number 1(613)951-1584  
Toronto Credit card only (973-8018)

## Standards of Service to the Public

To maintain quality service to the public, Statistics Canada follows established standards covering statistical products and services, delivery of statistical information, cost-recovered services and service to respondents. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

## Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinaire et le système d'extraction de Statistique Canada.

## Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doit être adressée à la:

Centre des statistiques de l'aviation,  
Division des transports,  
Numéro du télécopieur (819) 953-8499

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: (819) 997-1986) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montréal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve, Labrador, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
Alberta et Territoires du Nord-Ouest	1-800-563-7828
Colombie-Britannique et Yukon	1-800-663-1551

Appareils de télécommunications pour les malentendants	1-800-363-7629
Numéro sans frais pour commander seulement (Canada et États-Unis)	1-800-267-6677

## Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Division du marketing, Ventes et Service, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277  
Numéro du télécopieur 1(613)951-1584  
Toronto Carte de crédit seulement (973-8018)

## Normes de service au public

Afin de maintenir la qualité du service au public, Statistique Canada observe des normes établies en matière de produits et de services statistiques, de diffusion d'information statistique, de services à recouvrement des coûts et de services aux répondants. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le Centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.





Statistics Canada  
Transportation Division  
Aviation Statistics Centre

# **Air Carrier Operations in Canada**

April-June 1993

Statistique Canada  
Division des transports  
Le Centre des statistiques de l'aviation

# **Opérations des transporteurs aériens au Canada**

Avril-juin 1993

Published by authority of the Minister  
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,  
Science and Technology, 1994

All rights reserved. No part of this publication  
may be reproduced, stored in a retrieval system or  
transmitted in any form or by any means, electronic,  
mechanical, photocopying, recording or otherwise  
without prior written permission from Licence  
Services, Marketing Division, Statistics Canada,  
Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

May 1994

Price: Canada: \$25.00 per issue,  
\$99.00 annually

United States: US\$30.00 per issue,  
US\$119.00 annually

Other Countries: US\$35.00 per issue,  
US\$139.00 annually

Catalogue No. 51-002, Vol. 24, No. 2

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre  
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences  
et de la Technologie, 1994

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de  
transmettre le contenu de la présente publication, sous  
quelque forme ou par quelque moyen que ce soit,  
enregistrement sur support magnétique, reproduction  
électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou  
de l'emmagasiner dans un système de recouvrement,  
sans l'autorisation écrite préalable des Services de  
concession des droits de licence, Division du  
marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario,  
Canada K1A 0T6.

Mai 1994

Prix : Canada : 25 \$ l'exemplaire,  
99 \$ par année

États-Unis : 30 \$ US l'exemplaire,  
119 \$ US par année

Autres pays : 35 \$ US l'exemplaire,  
139 \$ US par année

N° 51-002 au catalogue, vol. 24, n° 2

ISSN 0008-2570

Ottawa

## **Note of Appreciation**

*Canada owes the success of its statistical system to  
a long-standing cooperation involving Statistics  
Canada, the citizens of Canada, its businesses,  
governments and other institutions. Accurate and  
timely statistical information could not be produced  
without their continued cooperation and goodwill.*

## **Note de reconnaissance**

*Le succès du système statistique du Canada repose  
sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada  
et la population, les entreprises, les administrations  
canadiennes et les autres organismes. Sans cette  
collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible  
de produire des statistiques précises et actuelles.*

## Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- e estimated figures.
- P preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

## Conversion Factors

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperial
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short
	2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

## Acknowledgements

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction D. Dodds, Director, Transportation Division and G. Baldwin, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit of which T. Horricks is the Unit Head, R. Lund is the Statistician, and D. Bunting is Head of Production. It is also a product of the Fare Analysis and International Traffic Unit of which L. Di Piéto is the Unit Head, B. Snider is the Statistician and G. Lorrain is the Statistical Assistant.

The following persons also contributed directly and indirectly to the preparation of this publication:

### Civil and General Aviation Unit:

Denise Paul	Madeleine Saumier
Don Kirkpatrick	Micheline Gaudreau
Douglas Ryan	Paul Morrow

### Fare Analysis and International Traffic Unit:

Diane Denis	Sylvie Moreau
-------------	---------------

### System Section:

Marc Maisonneuve

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences – Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 – 1984.



## Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- e nombres estimés.
- P nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

## Facteurs de conversion

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	Impériales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte
	2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

## Remerciements

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et G. Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale, dont T. Horricks est le chef de section, R. Lund est le statisticien et D. Bunting est le chef de la production. La Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international, dont L. Di Piéto est le chef de section, B. Snider est le statisticien et G. Lorrain est l'adjointe à la statistique ont également contribué à la production de cette publication.

Les personnes suivantes ont également contribué, directement ou indirectement, à la préparation de cette publication:

### Sous-section de l'aviation civile et générale:

Denise Paul	Madeleine Saumier
Don Kirkpatrick	Micheline Gaudreau
Douglas Ryan	Paul Morrow

### Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international:

Diane Denis	Sylvie Moreau
-------------	---------------

### Section des systèmes:

Marc Maisonneuve

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" – "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 – 1984.



**Table of Contents**

	Page
Highlights	v
Introduction	ix
Special Articles	
Domestic Competition Among Canadian Air Carriers	x

**SECTION 1 THE QUARTER IN REVIEW**

Table 1.1 Ratios – Canadian Air Carriers, Level I	1
Table 1.2 Selected Economic and Demographic Indicators	2

**SECTION 2 OPERATING STATISTICS**

Table 2.1 Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3
Table 2.2 Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4
Table 2.3 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5
Table 2.4 Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7

**SECTION 3 FINANCIAL DATA**

Table 3.1 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8
Table 3.2 Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	9

**SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA**

Table 4.1 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11
Table 4.2 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12

**Table des matières**

	Page
Faits saillants	v
Introduction	ix
Études spéciales	
Concurrence interne entre les transporteurs aériens canadiens	x

**SECTION 1 REVUE DU TRIMESTRE**

Tableau 1.1 Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis	2

**SECTION 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION**

Tableau 2.1 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2 Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Tableau 2.3 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Tableau 2.4 Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7

**SECTION 3 DONNÉES FINANCIÈRES**

Tableau 3.1 Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Tableau 3.2 Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9

**SECTION 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT**

Tableau 4.1 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Tableau 4.2 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12



**Table of Contents – Concluded**

	Page
<b>SECTION 5 FARE BASIS DATA</b>	
Table 5.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	14
Table 5.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15
Table 5.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15
Table 5.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	16
Table 5.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	17
Table 5.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	18
Notes to Users	
Methodology and Data Limitations	21
Factors Which May Have Influenced the Data	26
Glossary	27

**Table des matières – fin**

	Page
<b>SECTION 5 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE</b>	
Tableau 5.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	14
Tableau 5.2 Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Tableau 5.3 Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Tableau 5.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	16
Tableau 5.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	17
Tableau 5.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	18
Notes aux utilisateurs	
Méthodes et restrictions	21
Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	26
Glossaire	29

## HIGHLIGHTS

### Operating Statistics

- The domestic scheduled market, viewed in terms of passenger-kilometres flown, shrank by 12% in the second quarter of 1993, compared to the second quarter of 1992. This market has experienced declines in 14 of 16 quarters since the second quarter of 1989. As a result of the continuing decreases, the actual passenger-kilometre levels reported have become extremely low. For example, the 1993 second quarter level of 4.8 billion was well below the peak for this quarter, which was above six billion in 1989 and 1990. However, Wardair's aircraft added greatly to domestic scheduled capacity in those years. PWA Corp. purchased Wardair in early 1989 and began amalgamating Wardair's operations with those of Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), resulting in capacity decreases. Intair also operated substantial capacity in the domestic scheduled market in 1990, before leaving it in 1991.
- The domestic charter market grew by 40%, in terms of passenger-kilometres, in the second quarter of 1993, compared to the same quarter of 1992. This growth has been continuous since the second quarter of 1989, and was the result of increasing operations by such carriers as Canada 3000, Air Transat and Royal Airlines. These carriers competed with the major carriers, Air Canada and CAIL, on long haul markets using large jet aircraft, and attracting passengers in search of low fares. While the domestic scheduled market shrank over these years, the charter market picked up much of the loss. Comparing the second quarter of 1989 to the second quarter of 1993, the domestic scheduled market declined by 1.4 billion passenger-kilometres. At the same time, the domestic charter market grew by nearly half a billion passenger-kilometres.
- The affiliate networks of Air Canada and CAIL also experienced declines in their scheduled operations. With a 5% drop in operations in the second quarter of 1993, their passenger-kilometres were only 15% or 100 million greater than in the second quarter of 1989. These network carriers have picked up some of the domestic scheduled operations of the major carriers over the last four years but have not grown as much as the charter market in terms of domestic passenger-kilometres.

## Faits saillants

### Statistiques d'exploitation

- Le marché des services réguliers intérieurs, au chapitre du nombre de passagers-kilomètres parcourus, a régressé de 12% au cours du deuxième trimestre de 1993 par rapport au deuxième trimestre de 1992. Ce marché a connu une régression pour 14 des 16 trimestres depuis le deuxième trimestre de 1989. Suite à ces baisses soutenues, le niveau actuel des passagers-kilomètres déclarés s'est extrêmement amoindri. Par exemple, au deuxième trimestre de 1993, le niveau de 4,8 milliards était considérablement au-dessous du sommet de ce trimestre qui avait atteint plus de six milliards en 1989 et 1990. Toutefois, la flotte de Wardair a grandement contribué à augmenter la capacité des services réguliers intérieurs durant ces années. La société PWA a acheté Wardair au début de l'année 1989 et a alors commencé à fusionner les activités de Wardair avec celles des Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), ce qui a engendré des baisses dans la capacité des services. Intair a également exploité un parc aérien important sur le marché des services réguliers intérieurs en 1990, avant son départ de ce marché en 1991.
- Le marché des services d'affrètement intérieurs, en termes du nombre de passagers-kilomètres, s'est accru de 40% au cours du deuxième trimestre de 1993 par rapport au même trimestre en 1992. Cette progression a été continue depuis le deuxième trimestre de 1989 et s'explique par une croissance des activités des transporteurs tels que Canada 3000, Air Transat et Royal Airlines. Ces transporteurs ont fait concurrence aux principaux transporteurs, Air Canada et LACI, sur les marchés long-courriers au moyen de gros avions à réaction et ils ont attiré les passagers à la recherche de faibles tarifs. Alors que le marché des services réguliers intérieurs s'est amoindri au cours de ces années, le marché des services d'affrètement a compensé une grande partie de ces pertes. Le marché des services réguliers intérieurs a régressé de 1,4 milliard de passagers-kilomètres au deuxième trimestre de 1993 par rapport au deuxième trimestre de 1989. Pendant ce temps, le marché des services d'affrètement intérieurs s'est accru de près de un demi-milliard de passagers-kilomètres.
- Les réseaux des transporteurs affiliés d'Air Canada et de LACI ont également enregistré des replis de leurs activités régulières. Avec une diminution de 5% de leurs activités au cours du deuxième trimestre de 1993, le nombre de passagers-kilomètres était de seulement 15% (100 millions) plus élevé qu'au cours du deuxième trimestre de 1989. Au cours des quatre dernières années, ces réseaux de transporteurs affiliés ont exploité certains services réguliers intérieurs qui étaient auparavant exploités par les principaux transporteurs. Toutefois, leurs activités au chapitre du nombre de passagers-kilomètres ne se sont pas accrues autant que celles du marché des services d'affrètement intérieurs.



- On international charter operations, Canadian air carriers reported a 4% decrease in passenger-kilometres in the second quarter of 1993. The demise of a large charter carrier, after the first quarter of 1993, contributed greatly to this decrease. Although the operations of this carrier between Canada and the international charter destinations were picked up by other Canadian air carriers, it also provided services between foreign points, which was not picked up by Canadian air carriers. If this "foreign point to foreign point" activity was excluded from the 1992 data, the level of international charter operations performed by Canadian air carriers would have shown an increase in the second quarter of 1993.

### Financial Statistics

- Canadian air carriers reported a substantial improvement in their operating income (operating revenue minus operating expenses) in the second quarter of 1993, when compared to the second quarter of 1992. Combining the operating income with the interest accounts (interest income and interest expenses) gave the "basic" performance, an idea of how the industry performed after the basic costs of operations and aircraft payments were deducted from revenues. The basic loss for the industry dropped 76%, from \$154 million in the second quarter of 1992, to \$37 million in the second quarter of 1993. Air Canada improved its "basic" performance dramatically, moving from a \$124 million loss in the second quarter of 1992 to a \$3 million income in the second quarter of 1993. CAIL's "basic" loss for the same period deteriorated from \$29 million to \$51 million.
- CAIL reported a net loss of \$127 million in the second quarter of 1993, an increase of \$95 million from the second quarter of 1992. Once again, an unusual item contributed greatly to the loss. CAIL's miscellaneous non-operating expenses went from zero in the second quarter of 1992 to \$80 million in the second quarter of 1993. These expenses included restructuring costs and foreign exchange losses. Air Canada reported a net income of \$14 million in the second quarter of 1993, compared to a net loss of \$129 million in the second quarter of 1992. Included in the \$14 million net income was \$12 million in income tax refunds.

### Fare Basis Data

- Compared to a year ago, the second quarter 1993 economy fare index for domestic scheduled services rose by 9%, while the discount fare index increased by 10%. For international markets, the discount fare index decreased by a little over 1%, while the economy fare index increased by 3% from the previous year.

- Sur le plan des activités des services d'affrètement internationaux, les transporteurs aériens canadiens ont déclaré une diminution de 4% du nombre de passagers-kilomètres durant le deuxième trimestre de 1993. Le retrait du marché d'un grand transporteur des services d'affrètement, après le premier trimestre de 1993, a fortement contribué à cette baisse. Bien que les activités de ce transporteur entre le Canada et les destinations internationales d'affrètement aient été reprises par d'autres transporteurs aériens canadiens, ses activités entre les points étrangers n'ont pas été reprises par les transporteurs aériens canadiens. Si ce service "point étranger à point étranger" était exclus des données de 1992, le niveau des services d'affrètement internationaux des transporteurs aériens canadiens afficherait un accroissement pendant le deuxième trimestre de 1993.

### Données financières

- Les transporteurs aériens canadiens ont déclaré une amélioration substantielle de leurs revenus d'exploitation (les recettes d'exploitation moins les dépenses d'exploitation) au cours du deuxième trimestre de 1993 par rapport au deuxième trimestre de 1992. La combinaison des revenus d'exploitation avec les comptes d'intérêts (revenus d'intérêts et intérêts versés) fournit le rendement de "base" de l'industrie. Cela donne une bonne indication de la performance d'une industrie une fois que les coûts d'exploitation de base et les paiements des aéronefs sont déduits du total des recettes d'exploitation. La perte découlant de ce calcul pour l'industrie a diminué de 76%, passant de 154 millions\$ au deuxième trimestre de 1992 à 37 millions\$ au deuxième trimestre de 1993. Le rendement de "base" pour Air Canada s'est fortement amélioré passant d'une perte de 124 millions\$ au deuxième trimestre de 1992 à un revenu de 3 millions\$ au deuxième trimestre de 1993. La perte de "base" de LACI s'est détériorée passant de 29 millions\$ à 51 millions\$ au cours de la même période.
- LACI a déclaré une perte nette de 127 millions\$ au deuxième trimestre de 1993, soit une augmentation de 95 millions\$ par rapport au deuxième trimestre de 1992. Encore une fois, un poste inhabituel a fortement contribué à cette perte. Les dépenses diverses hors exploitation de LACI qui étaient nulles au deuxième trimestre de 1992 ont atteint 80 millions\$ au deuxième trimestre de 1993. Ces dépenses incluent les frais de restructuration et les pertes de change. Air Canada a déclaré un revenu net de 14 millions\$ au deuxième trimestre de 1993 comparativement à une perte nette de 129 millions\$ au deuxième trimestre de 1992. Le revenu net de 14 millions\$ inclut un remboursement d'impôt de 12 millions\$.

### Données sur la base tarifaire

- Au cours du deuxième trimestre de 1993, l'indice des tarifs de la classe économique pour les services réguliers intérieurs a augmenté de 9% par rapport à l'année précédente, alors que l'indice des tarifs réduits a progressé de 10%. Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs réduits a montré une diminution d'un peu plus de 1%, alors que l'indice des tarifs économiques a montré une augmentation de 3% par rapport à l'année précédente.



- During the second quarter of 1993, 62% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, down from 68% in the second quarter of 1992. In international markets, three out of every four scheduled passengers (75%) flew on discount fares.
- The decrease in the use of discount fares in the second quarter of 1993 was widespread among the provinces, with eight provinces posting decreases. Saskatchewan and Alberta posted the largest decreases, with reductions of about 13 and 10 percentage points, respectively, when compared to the same period in 1992.
- During the second quarter of 1993, the average fare paid by passengers on all domestic city-pairs was \$195, up 13% from the average of \$172 reported a year earlier. The average fare paid by international passengers was \$342, up 2% from a year earlier.
- Au cours du deuxième trimestre de 1993, 62% des passagers des vols réguliers intérieurs ont profité de tarifs réduits, en regard de 68% au cours du deuxième trimestre de 1992. Dans les marchés internationaux, trois passagers sur quatre (75%) ont voyagé à prix réduit.
- Huit des provinces ont connu des baisses dans l'utilisation des tarifs réduits au cours du deuxième trimestre de 1993. La Saskatchewan et l'Alberta, avec des baisses respectives d'environ 13 et 10 points de pourcentage, ont enregistré les plus fortes diminutions par rapport à la même période en 1992.
- Au cours du deuxième trimestre de 1993, le tarif moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à 195\$, une hausse de 13% par rapport au tarif moyen de 172\$ déclaré une année plus tôt. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux était de 342\$, soit une augmentation de 2% par rapport à la même période de l'année précédente.



## Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada** and the redesigned annual publication **Canadian Civil Aviation** maintain most of the past series and also includes fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The quarterly publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses.

This publication, **Air Carrier Operations in Canada**, provides some historical perspective, displaying data for the current reference period and the same quarter of the previous year.

## Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente.



## Special Articles

### Seasonally Adjusted Average Discount Air Fares and Discount Air Fare Indexes

by Bradley Snider

In a special article appearing in the annual publication **Canadian Civil Aviation**, 1992, (Catalogue 51-206), the concept of seasonal adjustment with the X-11-ARIMA<sup>1</sup> process was introduced for the average domestic discount air fares. The present article will extend this data series to include both domestic and international average discount air fares and the related indexes. Discount fares must be analyzed in this fashion because of the strong seasonal variation they exhibit (see figures 1 and 2). The goal of this article is to present the seasonally adjusted series from 1983 up to the end of the second quarter of 1993, and to use the properties of seasonally adjusted data to examine the most recent trends in the air fares.

The reasons for seasonal adjustment were discussed in detail in the above-mentioned special article, but will be briefly reviewed here. The average discount air fares and the related indexes have strong seasonal peaks and troughs corresponding to seasonal changes in demand for air travel. In Figure 1, for example, the strong seasonal peak in the third quarter is obvious. The data for any quarter, therefore, can only be compared with the same quarter in another year. After the data have been seasonally adjusted, comparisons of the data of any two quarters can yield useful measurements of change in fare levels. More importantly for analysis purposes, it is possible to compare the two most recent quarters to estimate the most recent trend in the data. This particularly improves the detection of turning points in the series that might otherwise be obscured by seasonal variation.

Text Table 1 shows the average domestic discount air fares (coupon origin and destination basis) and the seasonally adjusted series derived from it. A detailed historical analysis and graph of these data have already been published in **Canadian Civil Aviation**, 1992, so this analysis will examine only the most recent trends.

Of significance is the 6.5% drop in the seasonally adjusted discount air fares from the fourth quarter of 1992 to the first quarter of 1993, followed immediately by a 9.0% increase from the first quarter of 1993 to the second quarter of 1993. The first quarter of 1993 was marked by a discount fare war in the very important Toronto-Montréal-Ottawa triangle when

## Études spéciales

### Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits moyens et des indices des tarifs aériens réduits

par Bradley Snider

Dans la publication annuelle **Aviation civile canadienne**, 1992, (n° 51-206 au catalogue), on avait introduit, dans une étude spéciale, la méthode de désaisonnalisation en utilisant le programme d'ajustement saisonnier X-11-ARMMI<sup>1</sup> pour les tarifs aériens réduits intérieurs moyens. La présente étude, en plus d'inclure cette série de données, comprend des données sur les tarifs aériens réduits moyens internationaux, ainsi que sur les indices des tarifs réduits intérieurs et internationaux. L'analyse non traditionnelle des tarifs réduits est requise à cause de leur caractère fortement saisonnier (voir figures 1 et 2). Le but de cette étude est de présenter les données désaisonnalisées de 1983 jusqu'à la fin du deuxième trimestre de 1993, et d'utiliser les particularités de ces données pour faire ressortir les toutes dernières tendances dans les tarifs aériens.

Bien que les motifs pour la désaisonnalisation aient été évoqués en détail dans l'étude spéciale citée ci-dessus, ils seront néanmoins revus brièvement ici. Dans les tarifs aériens réduits moyens et dans les indices associés, on observe des sommets et des creux qui témoignent de leur caractère fortement saisonnier. Ces sommets et ces creux concordent avec les variations saisonnières de la demande pour les voyages aériens. Dans la figure 1, par exemple, à chaque année, au troisième trimestre, on observe un sommet qui témoigne du caractère saisonnier des données. Par conséquent, pour chaque trimestre, seules les comparaisons des données de trimestres homologues entre les années sont légitimes. Toutefois, si l'on recourt aux données désaisonnalisées, toutes les comparaisons entre deux trimestres permettent de mesurer les variations dans le niveau des tarifs. Ce qui est plus important encore pour des fins analytiques, c'est que l'on peut comparer les deux trimestres les plus récents pour estimer la tendance actuelle des données. Cette particularité permet de déceler plus facilement les phases de retournement dans les données, lesquelles sont généralement masquées dans les données non ajustées.

Le tableau explicatif 1 présente les données sur les tarifs aériens réduits intérieurs moyens (selon l'origine et la destination du coupon de vol) ainsi que les données désaisonnalisées qui découlent de cette série. Dans la publication **Aviation civile canadienne**, 1992, on y présentait une analyse historique en profondeur de ces données, avec graphiques à l'appui. Aussi, cette étude se limite aux tendances les plus actuelles.

Ce qui ressort d'une façon importante de ces données, c'est la baisse de 6,5% dans les tarifs aériens réduits désaisonnalisés entre le quatrième trimestre de 1992 et le premier trimestre de 1993, suivie immédiatement par une hausse de 9,0% entre le premier trimestre de 1993 et le deuxième trimestre de 1993. C'est au cours du premier trimestre de 1993 que Nationair a essayé de s'établir en tant

<sup>1</sup> For further information, see Dagum, E.B. (1980), *The X-11-ARIMA Seasonal Adjustment Method*, Statistics Canada, Catalogue 12-546E.

<sup>1</sup> Pour plus de renseignements, veuillez consulter: Dagum, E.B. (1980), *La méthode de désaisonnalisation X-11-ARMMI*, Statistique Canada, n° 12-546F au catalogue.

Text Table 1

**Average Domestic Discount Air Fares and Air Fare Indexes, Seasonally Adjusted, by Quarter, 1983-1993**

Tableau explicatif 1

**Tarifs aériens réduits intérieurs moyens et indices des tarifs aériens, désaisonnalisés, par trimestre, 1983-1993**

Year	Quarter	Average Domestic Discount Fare	Seasonally Adjusted Domestic Discount Fare	Trend-Cycle	Domestic Discount Air Fare Index	Seasonally Adjusted Domestic Discount Fare Index	Trend-Cycle
Année	Trimestre	Tarif réduit intérieur moyen	Tarif réduit intérieur désaisonnalisé	Tendance-cycle	Indice du tarif réduit intérieur	Indice du tarif réduit intérieur désaisonnalisé	Tendance-cycle
		\$			1986 = 100		
1983	I	97.4	102.9	99.4	93.1	95.1	88.3
	II	98.1	98.4	98.9	86.0	87.3	88.0
	III	110.8	99.1	99.1	94.6	88.6	88.2
	IV	94.4	100.3	100.3	83.0	85.5	89.0
1984	I	94.5	100.2	99.9	87.1	89.4	88.9
	II	97.5	97.7	97.9	86.3	87.5	87.5
	III	107.9	96.5	96.8	92.6	86.5	87.4
	IV	93.1	98.6	98.5	88.7	91.1	90.5
1985	I	95.5	101.8	102.0	91.3	94.4	94.6
	II	104.8	105.1	104.7	95.6	96.9	96.7
	III	116.6	104.3	103.8	102.7	95.8	95.3
	IV	95.5	100.4	100.9	89.7	91.6	91.9
1986	I	92.3	98.9	101.4	87.7	91.3	92.0
	II	106.6	106.9	106.7	96.0	97.3	97.1
	III	125.1	112.6	112.0	109.5	102.5	101.8
	IV	109.6	114.0	114.5	101.4	102.6	103.1
1987	I	107.8	115.5	114.8	98.8	103.0	102.4
	II	113.6	114.1	116.0	99.5	101.0	102.6
	III	131.0	119.0	118.6	110.7	104.5	104.2
	IV	116.4	119.6	118.7	104.7	105.1	104.4
1988	I	106.5	113.9	115.5	97.2	101.1	101.7
	II	113.4	113.7	112.9	98.4	99.7	99.3
	III	123.3	113.6	114.8	102.1	97.5	100.3
	IV	119.7	121.9	121.3	105.2	104.9	104.2
1989	I	121.9	129.7	129.5	105.2	108.8	108.8
	II	135.2	135.6	136.0	111.3	112.5	112.6
	III	151.9	141.3	140.6	120.5	116.3	116.2
	IV	141.1	143.1	143.8	119.9	119.3	119.5
1990	I	138.6	146.7	146.4	119.2	122.6	122.4
	II	148.4	148.8	148.6	123.3	124.5	124.5
	III	159.2	149.3	149.8	129.3	125.8	125.7
	IV	149.2	150.8	150.1	128.	2127.3	127.5
1991	I	132.3	139.2	149.3	122.6	125.4	130.9
	II	157.8	158.7	148.0	142.6	144.2	133.4
	III	155.7	146.5	146.2	135.5	132.6	132.9
	IV	142.6	143.8	144.4	132.2	130.7	130.7
1992	I	142.8	149.6	144.4	132.4	135.1	128.5
	II	139.6	140.8	144.4	124.5	126.3	127.4
	III	154.1	145.5	145.9	132.1	129.7	129.3
	IV	149.1	149.9	148.6	136.9	134.7	132.5
1993	I	133.2	140.2		127.3	130.9	
	II	151.5	152.8		136.5	137.8	

Nationair attempted to establish itself as a scheduled carrier. These low fares were matched by the major carriers and their affiliates. In the second quarter, Nationair was in receivership, and the seasonally adjusted fares returned to the level of the trend-cycle. By comparing the seasonally adjusted data for the fourth quarter of 1992 to the second quarter of 1993, an annualized rate of increase of 3.9% can be established for domestic discount air fares in the first half of 1993.

A complete comparison of the fare indexes with the average air fares was given in **Air Carrier Operations in Canada, April-June 1992**, (Catalogue 51-002). To briefly review, the air fare indexes are designed to eliminate the effects on the level of average air fares caused by changes in average distance travelled by passengers, and changes in the pattern of tickets purchased. The index is designed to be a better indicator of pure changes in the price of air travel.

Text Table 1 shows the data for the domestic discount air fare index. After reaching a record peak in the second quarter of 1991, the seasonally adjusted domestic discount fare index began to decline, reaching a low in the second quarter of 1992. Since then, the seasonally adjusted index has risen steadily, except during the discount fare war in the first quarter of 1993. The annualized rate of increase over the first half of 1993 was 4.7%.

que transporteur régulier, dans l'important triangle Toronto-Montréal-Ottawa, en déclenchant une guerre des tarifs réduits. Les principaux transporteurs aériens et leurs réseaux d'affiliés ont fait concurrence à ce transporteur en égalant leurs bas tarifs. Toutefois, au cours du deuxième trimestre, Nationair a déclaré faillite, et les tarifs désaisonnalisés sont retournés au niveau de la tendance-cycle. Une comparaison entre les des données désaisonnalisées du quatrième trimestre de 1992 et celles du deuxième trimestre de 1993 révèle un taux de croissance annualisé de 3,9% pour les tarifs aériens réduits intérieurs au cours des deux premiers trimestres de 1993.

Une comparaison exhaustive entre les indices des tarifs aériens et les tarifs aériens moyens était présentée dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada, avril-juin 1992**, (n° 51-002 au catalogue). En peu de mots, on soulignera ici que les indices des tarifs aériens sont établis pour éliminer les effets sur le niveau des tarifs aériens moyens qui sont causés par des variations dans les distances parcourues, et par des variations dans la tendance des billets achetés. L'indice permet de mieux mesurer les variations pures du prix des voyages aériens.

Le tableau explicatif 1 présente les données sur l'indice des tarifs aériens réduits intérieurs. L'indice désaisonnalisé des tarifs réduits intérieurs a atteint un point culminant au cours du deuxième trimestre de 1991, puis a commencé à se replier pour atteindre son plus bas niveau au cours du deuxième trimestre de 1992. Depuis lors, l'indice désaisonnalisé a augmenté d'une manière soutenue, sauf pour la guerre des tarifs réduits survenue au cours du premier trimestre de 1993. Le taux de croissance annualisé de l'indice désaisonnalisé au cours des deux premiers trimestres de 1993 était de 4,7%.

Figure 1

**Average International Discount Air Fare, Seasonally Adjusted International Discount Air Fare, and Trend-cycle, by Quarter, 1983-1993**

Figure 1

**Tarifs aériens réduits internationaux moyens, tarifs aériens réduits internationaux désaisonnalisés, et tendance-cycle, par trimestre, 1983-1993**

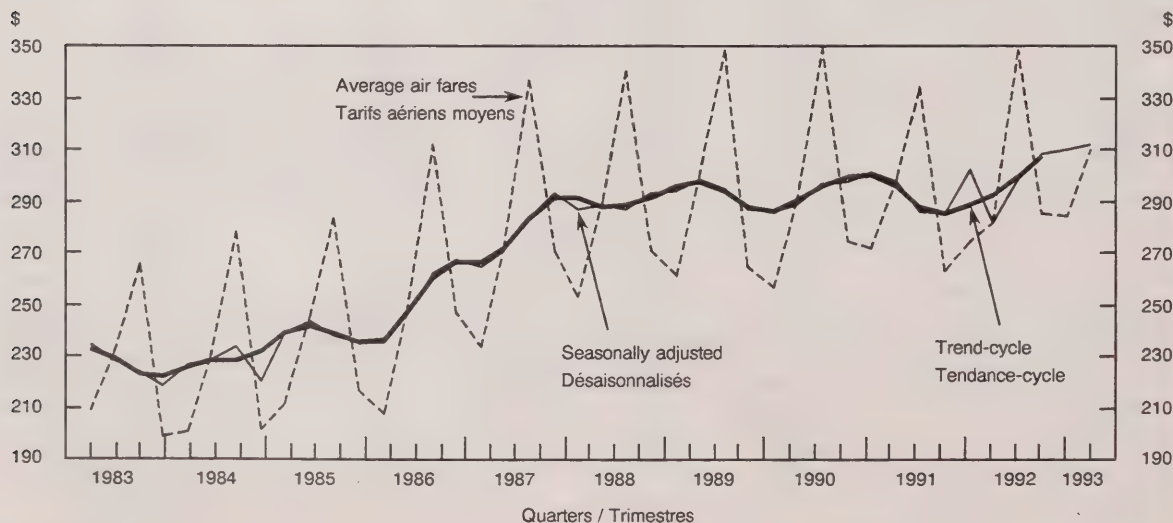




Figure 2

**International Discount Air Fare Index, Seasonally Adjusted International Discount Fare Index, and Trend-cycle, by Quarter, 1983-1993**

Figure 2

**Indice du tarif réduit international, Indice du tarif réduit international désaisonnalisé, et tendance-cycle, par trimestre, 1983-1993**

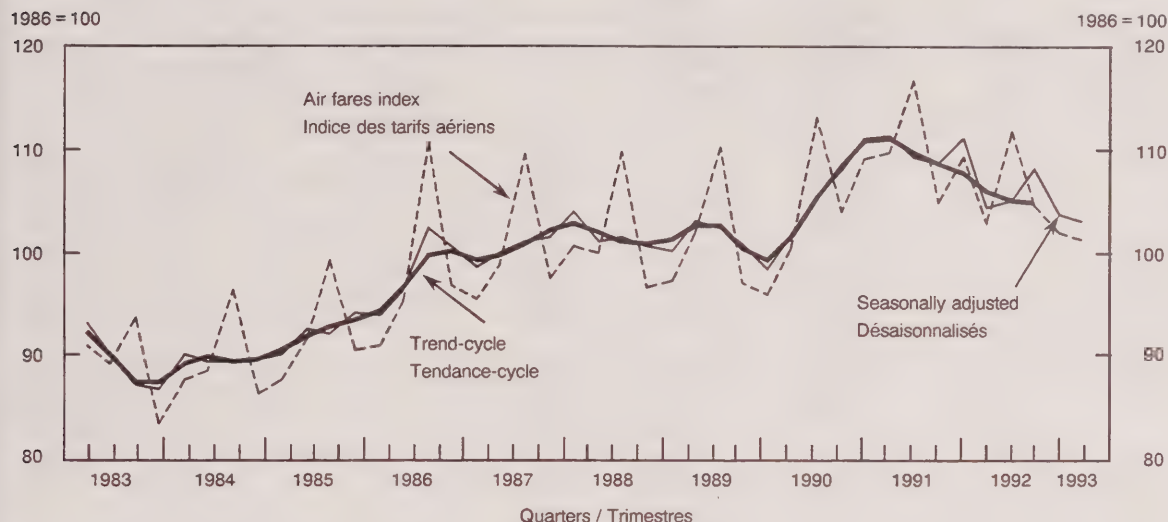


Figure 1 along with Text Table 2 show the average international discount air fare data. The seasonality is so dominant in this series that only seasonal adjustment can reveal the long term trends, especially in the data series labelled the trend-cycle. For international discount air fares, the trend-cycle has been increasing since the fourth quarter of 1991. The seasonally adjusted fares show an annualized rate of increase of 1.9% in the first half of 1993.

Figures 1 and 2, along with Text Table 2, provide a useful comparison. These figures illustrate simultaneously the value of seasonal adjustment and indexation of air fares.

Figure 2 reveals that the trend-cycle of the international discount fare index has been steadily decreasing since the second quarter of 1991, in contrast to the trend-cycle of the average international discount air fares, which has been increasing since the fourth quarter of 1991. In the first half of 1993, the seasonally adjusted international discount price index was decreasing at an annualized rate of 2.7%.

What this means, analytically, is that international discount fares have been getting cheaper in real terms. Consequently, more passengers have been taking advantage of these prices to fly further distances than in previous years, causing the average air fare per international passenger to increase.

La figure 1 et le tableau explicatif 2 présentent les données sur les tarifs aériens réduits internationaux moyens. Le caractère saisonnier de ces données est tellement dominant qu'il gêne l'analyse des tendances à long terme. Seules les données désaisonnalisées dévoilent ces tendances, et spécialement les données de la tendance-cycle. La tendance-cycle des tarifs aériens réduits internationaux a augmenté d'une manière soutenue depuis le quatrième trimestre de 1991. Le taux de croissance annualisé des tarifs désaisonnalisés au cours des deux premiers trimestres de 1993 était de 1,9%.

Les figures 1 et 2, ainsi que le tableau explicatif 2, fournissent une comparaison utile. Ces figures montrent simultanément la valeur de l'ajustement saisonnier et les indices des tarifs aériens.

La figure 2 révèle que la tendance-cycle de l'indice des tarifs réduits internationaux a diminué d'une manière soutenue depuis le deuxième trimestre de 1991, contrairement à la tendance-cycle des tarifs aériens réduits internationaux moyens, qui a suivi une tendance à la hausse depuis le quatrième trimestre de 1991. Au cours de la première moitié de 1993, le taux de diminution annualisé de l'indice désaisonnalisé des tarifs réduits internationaux était de 2,7%.

L'analyse de ces tendances opposées traduit implicitement que le prix des tarifs réduits internationaux a diminué en termes réels. Par conséquent, plus de voyageurs ont été encouragés à acheter des billets sur des vols internationaux de plus longues distances qu'au cours des années antérieures. Ceci a entraîné un redressement de la moyenne du tarif aérien international par passager.

Text Table 2

**Average International Discount Air Fares and Air Fare Indexes, Seasonally Adjusted, by Quarter, 1983-1993**

Tableau explicatif 2

**Tarifs aériens réduits internationaux moyens et indices des tarifs aériens, désaisonnalisés, par trimestre, 1983-1993**

Year	Quarter	Average International Discount Fare	Seasonally Adjusted International Discount Fare	Trend-Cycle	International Discount Air Fare Index	Seasonally Adjusted International Discount Fare Index	Trend-Cycle
Année	Trimestre	Tarif réduit international moyen	Tarif réduit international désaisonnalisé	Tendance-cycle	Indice du tarif réduit international	Indice du tarif réduit international désaisonnalisé	Tendance-cycle
		\$			1986 = 100		
1983	I	208.6	234.7	232.9	90.7	93.0	92.1
	II	230.7	228.1	229.0	89.0	89.9	90.0
	III	265.8	223.4	222.8	93.5	87.0	87.1
	IV	199.2	218.6	222.0	83.2	86.6	87.2
1984	I	201.1	226.7	225.3	87.4	89.8	88.9
	II	230.2	227.8	227.9	88.4	89.3	89.6
	III	277.8	233.3	228.3	96.1	89.3	89.3
	IV	201.6	220.6	231.9	86.0	89.5	89.4
1985	I	211.3	238.9	238.8	87.4	90.0	90.4
	II	245.6	243.4	241.9	91.4	92.4	91.6
	III	283.2	237.8	238.9	99.1	91.8	92.6
	IV	216.3	235.5	234.9	90.3	93.9	93.2
1986	I	207.7	235.6	236.5	90.8	93.7	94.1
	II	247.9	245.9	246.7	95.0	96.1	96.3
	III	311.6	261.8	260.6	110.5	102.2	99.5
	IV	246.9	267.7	266.5	96.7	100.5	100.1
1987	I	233.3	265.0	266.4	95.2	98.4	99.1
	II	272.7	270.9	271.4	98.6	99.8	99.6
	III	336.5	283.1	283.1	109.4	101.0	100.7
	IV	270.8	292.9	291.0	97.4	101.3	102.1
1988	I	252.9	286.6	291.3	100.4	103.8	102.6
	II	290.6	288.9	288.2	99.8	101.0	101.9
	III	340.0	286.9	288.5	109.6	101.3	100.8
	IV	270.8	293.0	291.5	96.5	100.4	100.6
1989	I	261.3	294.3	295.6	97.0	99.9	101.2
	II	299.9	298.3	297.5	101.7	103.0	102.5
	III	348.4	295.3	294.3	110.2	102.2	102.4
	IV	264.5	286.6	288.0	96.8	100.7	100.3
1990	I	256.4	286.2	285.7	95.8	98.2	99.2
	II	290.2	289.1	290.1	100.2	101.5	101.4
	III	348.9	297.1	295.4	113.1	105.5	105.1
	IV	274.4	297.5	298.9	103.9	107.9	108.3
1991	I	271.7	300.7	300.2	108.9	111.0	110.7
	II	298.1	297.7	296.0	109.7	111.3	111.1
	III	334.3	285.7	287.8	116.6	109.3	109.7
	IV	263.1	285.2	284.8	104.8	108.6	108.5
1992	I	274.3	301.6	288.3	109.2	110.9	107.6
	II	281.3	281.8	292.1	102.6	104.3	105.9
	III	348.2	298.2	299.3	111.7	105.0	105.5
	IV	285.0	308.5	307.1	104.5	108.0	104.7
1993	I	283.8	310.3		101.9	103.7	
	II	310.2	311.8		101.2	103.0	

# Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market – Second Quarter 1993

by R. Lund

## Text Table 4

## Scheduled Operations of the Major Canadian Families and Their Component Groups, Second Quarter 1993

# Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers – Deuxième trimestre 1993

par R. Lund

## Tableau explicatif 4

## Activités régulières des principaux groupes canadiens et de leurs affiliés, Deuxième trimestre 1993

		Air Canada	Canadian	Air Canada Connectors	Canadian Partners
		Air Canada	Canadien	Liaison Air Canada	Partenaires Canadien
Passengers – Passagers	'000	2,702	1,771	957	734
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-6.2	-8.8	-7.6	-9.1
Market Share – Part du marché	%	43.8	28.7	15.5	11.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000 000	5 144	5 155	438	334
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-11.0	1.3	-2.5	-6.8
Market Share – Part du marché	%	46.3	46.7	4.0	3.0
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	7 905	7 456	889	725
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-8.5	-1.0	-4.9	-2.9
Market Share – Part du marché	%	46.6	43.9	5.2	4.3
Passenger Revenue – Recettes-passagers	\$'000,000	576	531	130	89
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-2.2	3.2	8.9	-2.9
Market Share – Part du marché	%	43.4	40.1	9.8	6.7
Hours Flown – Heures de vol	'000	81	63	55	42
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-8.5	-6.4	-7.8	-12.6
Market Share – Part du marché	%	33.5	26.2	22.8	17.6
		Air Canada Family	Canadian Family	Both Major Carriers	Both Affiliates
		Groupe Air Canada	Groupe Canadien	Principaux Transporteurs	Affiliés
Passengers – Passagers	'000	3,660	2,506	4,473	1,692
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-6.6	-8.9	-7.3	-8.2
Market Share – Part du marché	%	59.4	40.6	72.6	27.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000 000	5 552	5 489	10 270	772
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-10.4	0.8	-5.2	-4.4
Market Share – Part du marché	%	50.3	49.7	93.0	7.0
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	8 794	8 181	15 361	1 614
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-8.2	-1.1	-5.0	-4.0
Market Share – Part du marché	%	51.8	48.2	90.5	9.5
Passenger Revenue – Recettes-passagers	\$'000,000	706	621	1 108	219
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-0.3	2.3	0.3	3.8
Market Share – Part du marché	%	53.2	46.8	83.5	16.5
Hours Flown – Heures de vol	'000	135	105	144	97
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-8.2	-8.9	-7.5	-9.9
Market Share – Part du marché	%	56.3	43.7	59.7	40.3

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table in both 1992 and 1993, consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario, and NWT Air. The Canadian Partners, were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air. The data for the families include the major carriers and their affiliates. This table contains revisions to the previously released quarterly data. Yields (passenger revenue per passenger-kilometre) reported by the major carriers and their networks increased in the second quarter of 1993. Most of 1992 was characterized by a slump in yields for most of the families' carriers.

Le réseau de transporteurs d'Air Canada, pour les fins de ce tableau en 1992 et 1993, était constitué de: Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. Le réseau de transporteurs partenaires Canadien, en 1993, comprenait Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et Time Air. Les données pour les groupes contiennent les deux principaux transporteurs et leurs transporteurs affiliés. Ce tableau contient des nombres rectifiés des données trimestrielles déjà publiées. Les rendements (recettes-passagers par passager-kilomètre) déclarés par les principaux transporteurs et leurs réseaux ont augmenté au deuxième trimestre de 1993. Pour la plupart des transporteurs des groupes, une grande partie de l'année 1992 fut caractérisée par des diminutions de rendement.



**FOR FURTHER READING**

Selected Publications  
from Statistics Canada

**LECTURES SUGGÉRÉES**

Choisies parmi les publications  
de Statistique Canada

**Surface and Marine Transport – Service Bulletin**, Bilingual, Eight issues/year.

**Air Carrier Operations in Canada**, *Quarterly*, Bilingual

**Aviation Statistics Centre – Service Bulletin**, *Monthly*, Bilingual

**Air Carrier Traffic at Canadian Airports**, *Quarterly*, Bilingual

**Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report**, *Annual*, Bilingual

**Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report**, *Annual*, Bilingual

**Canadian Civil Aviation**, *Annual*, Bilingual

**Air Charter Statistics**, *Annual*, Bilingual

**Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation**, *Occasional*, issued in 1993.

**Railway Carloadings**, *Monthly*, Bilingual

**Railway Operating Statistics**, *Monthly*, Bilingual

**Rail in Canada**, *Annual*, Bilingual

**Passenger Bus and Urban Transit Statistics**, *Monthly*, Bilingual

**Passenger Bus and Urban Transit Statistics**, *Annual*, Bilingual

**Road Motor Vehicles: Fuel Sales**, *Annual*, Bilingual

**Road Motor Vehicles: Registrations**, *Annual*, Bilingual

**Trucking in Canada**, *Annual*, Bilingual

**Shipping in Canada**, *Annual*, Bilingual

**Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service**, Bilingue, Huit numéros/année. 50-002

**Opérations des transporteurs aériens au Canada**, *Trimestriel*, Bilingue 51-002

**Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service**, *Mensuel*, Bilingue 51-004

**Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens**, *Trimestriel*, Bilingue 51-005

**Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur**, *Annuel*, Bilingue 51-204

**Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis**, *Annuel*, Bilingue 51-205

**Aviation civile canadienne**, *Annuel*, Bilingue 51-206

**Statistique des affrètements aériens**, *Annuel*, Bilingue 51-207

**L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile**, *Hors série*, publiée en 1993. 51-501

**Chargements ferroviaires**, *Mensuel*, Bilingue 52-001

**Statistique de l'exploitation ferroviaire**, *Mensuel*, Bilingue 52-003

**Le transport ferroviaire au Canada**, *Annuel*, Bilingue 52-216

**Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain**, *Mensuel*, Bilingue 53-003

**Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain**, *Annuel*, Bilingue 53-215

**Véhicules automobiles: Ventes de carburants**, *Annuel*, Bilingue 53-218

**Véhicules automobiles: Immatriculations**, *Annuel*, Bilingue 53-219

**Le camionnage au Canada**, *Annuel*, Bilingue 53-222

**Le transport maritime au Canada**, A., Bil. 54-205

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.

**Section 1**  
**THE QUARTER IN REVIEW**

Table 1.1

**Ratios – Canadian Air Carriers, Level I,  
 April-June 1993**
**Section 1**  
**REVUE DU TRIMESTRE**

Tableau 1.1

**Rapports – Transporteurs aériens canadiens de  
 niveau I, Avril-juin 1993**

		Total		Change
		1992	1993	Variation
				%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.106	0.113	6.6
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.373	0.349	-6.4
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.886	0.919	3.7
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	35 880	39 489	10.1
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	94.51	102.71	...
		Air BC	Air Canada	Canadian
				Time Air
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.296	0.113	0.103
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	3.112	0.339	0.342
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	2.977	0.889	0.863
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	43 945	37 460	41 238
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	129.49	107.14	96.05

Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators,  
April-June 1993

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis,  
Avril-juin 1993

		1992	1993	Change Variation %
Population of Canada – Population du Canada	'000	27 334.1	27 743.0	1.5
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	12 256	12 365	1.0
Disposable income <sup>1</sup> – Revenu disponible <sup>1</sup>	\$'000'000	478 064	494 328	3.4
Per capita disposable income <sup>1</sup> – Revenu disponible par habitant <sup>1</sup>	\$	17 489.7	17 818.1	1.9
Per capita trip spending (including fares) <sup>2</sup> – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) <sup>2</sup>				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	130.1	.. <sup>3</sup>	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	149.2	156.2	4.7
Average spending per trip (including fares) – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	91.2	.. <sup>3</sup>	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	1 284	1 351	5.1
Average cost of air fares (Level I carriers) <sup>4</sup> – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I) <sup>4</sup>				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	172.4	194.9	13.1
– International travel – Voyages internationaux	\$	334.9	342.3	2.2
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
– All items – Ensemble		127.8	130.1	1.7
– Transportation – Transports		121.4	124.4	2.4
– Public transportation – Transport public		132.4	139.1	5.1
Travel price index – Indice des prix des voyages	1986 = 100	129.7	132.9	2.5
Air fare index (Level I carriers) <sup>4</sup> – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I) <sup>4</sup>	1986 = 100			
– Domestic travel – Voyages intérieurs		136.1	148.8	9.3
– International travel – Voyages internationaux		108.8	109.2	0.4
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
– All industries – Toutes les industries		110.9	114.2	2.9
– Transport industry – Industrie du transport		100.4	101.9	1.5
– Air transportation – Transport aérien		88.9	77.4	-12.9
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	15.2	12.7	-16.4

(s.a.) – seasonally adjusted. – (dés.) – désaisonnalisé.

1 Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. – Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.

2 Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.

3 This figure is not available for the year 1993, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For the period April-June 1990, the per capita trip spending totalled \$125 and the average spending per trip, \$166. – Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1993, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Au cours de la période avril-juin 1990, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$125 et les dépenses moyennes par voyage, \$166.

4 As of January 1993, two level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario express) sont également inclus.

Source: Canadian Economic Observer – L'observateur économique canadien.



## Section 2

### OPERATING STATISTICS

Table 2.1

Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
April-June 1993

## Section 2

### STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens  
canadiens, Avril-juin 1993

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III			Niveaux I-IV		
	1992	1993	Change Variation	1992	1993	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
<b>All services – Tous les services</b>						
Number of carriers included <sup>1</sup> – Nombre de transporteurs inclus <sup>1</sup>	104	93	-10.6	257	237	-7.8
Passengers – Passagers	8 142	7 661	-5.9	8 223	7 761	-5.6
Goods carried – Marchandises transportées kg	155 555	149 511	-3.9	160 733	158 693	-1.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	15 346 450	14 729 178	-4.0	15 364 912	14 750 255	-4.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 534 645	1 472 918	-4.0	1 536 491	1 475 026	-4.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	378 623	385 797	1.9	380 000	387 901	2.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 913 268	1 858 715	-2.9	1 916 491	1 862 926	-2.8
Hours flown – Heures de vol	417	383	-8.2	533	513	-3.7
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>						
Passengers – Passagers	6 932	6 420	-7.4	6 945	6 437	-7.3
Goods carried – Marchandises transportées kg	118 641	121 759	2.6	119 006	121 993	2.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	11 802 178	11 120 669	-5.8	11 804 302	11 123 305	-5.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 180 218	1 112 067	-5.8	1 180 430	1 112 331	-5.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	353 968	368 637	4.1	354 037	368 683	4.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 534 186	1 480 703	-3.5	1 534 467	1 481 014	-3.5
Hours flown – Heures de vol	310	287	-7.6	314	291	-7.2
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>						
Passengers – Passagers	1 210	1 241	2.5	1 278	1 325	3.7
Goods carried – Marchandises transportées kg	36 913	27 752	-24.8	41 727	36 700	-12.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	3 544 272	3 608 509	1.8	3 560 610	3 626 950	1.9
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	354 427	360 851	1.8	356 061	362 695	1.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	24 654	17 160	-30.4	25 963	19 218	-26.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	379 081	378 011	-0.3	382 024	381 913	--
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	107	96	-9.9	143	135	-5.5
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	--	--	439.3	76	87	14.8
Hours flown: total – Heures de vol: total	107	96	-9.8	219	222	1.5

<sup>1</sup> Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.2

## Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, April-June 1993

Tableau 2.2

## Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Avril-juin 1993

		Domestic		Transborder		Other international	
		Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
		1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
<b>All services – Tous les services</b>							
Passengers – Passagers		5 189	-8.0	1 283	3.5	1 289	-4.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg	100 930	-7.0	19 610	30.5	38 153	2.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		5 464 896	-8.2	2 259 502	14.5	7 025 857	-5.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		546 490	-8.2	225 950	14.5	702 586	-5.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		118 312	-4.9	40 389	22.9	229 200	2.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		664 801	-7.6	266 339	15.7	931 786	-3.6
Hours flown – Heures de vol		411	-4.7	47	2.2	56	-0.2
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>							
Passengers – Passagers		4 685	-9.9	920	5.2	832	-4.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	73 383	-0.4	11 117	21.9	37 493	3.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		4 833 256	-12.2	1 397 288	19.1	4 892 761	-4.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		483 326	-12.2	139 729	19.1	489 276	-4.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		107 613	-0.5	34 770	26.5	226 301	3.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		590 939	-10.3	174 498	20.5	715 577	-2.1
Hours flown – Heures de vol		222	-8.4	33	-2.9	36	-3.4
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>							
Passengers – Passagers		504	15.0	363	-0.7	458	-3.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	27 547	-20.9	8 493	43.7	660	-32.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		631 640	40.2	862 213	7.8	2 133 097	-7.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		63 164	40.2	86 221	7.8	213 310	-7.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		10 699	-33.9	5 619	4.2	2 900	-33.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		73 863	20.6	91 841	7.6	216 209	-8.2
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: voilure fixe		108	-7.7	14	16.8	14	-6.3
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		81	12.8	-	-	6	46.1
Hours flown: total – Heures de vol: total		188	0.1	14	16.8	20	5.9

Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
Level I, April-June 1993**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens  
canadiens de niveau I, Avril-juin 1993**

		Total		Change
		1992	1993	Variation
		'000	'000	%
<b>All services – Tous les services</b>				
Passengers – Passagers		5 915	5 521	-6.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg	99 276	100 713	1.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		11 810 896	11 252 131	-4.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 181 090	1 125 213	-4.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		344 037	357 666	4.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 525 126	1 482 879	-2.8
Hours flown – Heures de vol		205	193	-5.8
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>				
Passengers – Passagers		5 633	5 238	-7.0
Goods carried – Marchandises transportées	kg	98 906	100 355	1.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		11 149 734	10 575 569	-5.1
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		16 839 755	16 006 161	-5.0
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	66.21	66.07	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 114 973	1 057 557	-5.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		342 781	356 585	4.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 457 755	1 414 142	-3.0
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		2 523 948	2 515 535	-0.3
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	57.76	56.22	..
Hours flown – Heures de vol		196	181	-7.4
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>				
Passengers – Passagers		281	283	0.6
Goods carried – Marchandises transportées	kg	370	358	-3.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		661 162	676 561	2.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		66 116	67 656	2.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 256	1 080	-13.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		67 372	68 737	2.0
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		9	12	29.4
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		–	–	–
Hours flown: total – Heures de vol: total		9	12	29.4



Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
Level I, April-June 1993 – Concluded**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens  
canadiens de niveau I, Avril-juin 1993 – fin**

	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
	'000			
<b>All services – Tous les services</b>				
Passengers – Passagers	373	2 818	1 932	398
Goods carried – Marchandises transportées	kg 1 005	60 564	38 531	612
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	147 857	5 450 007	5 487 562	166 704
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	14 786	545 001	548 756	16 670
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	386	201 862	155 107	310
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	15 171	746 863	703 864	16 981
Hours flown – Heures de vol	19	84	71	19
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>				
Passengers – Passagers	372	2 702	1 771	392
Goods carried – Marchandises transportées	kg 1 005	60 329	38 409	612
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	147 599	5 114 214	5 155 431	158 326
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	301 711	7 904 678	7 456 181	343 592
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	% 48.92	64.70	69.14	46.08
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	14 760	511 421	515 543	15 833
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	386	200 957	154 932	310
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	15 146	712 378	670 475	16 143
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles	151 509	1 236 885	1 077 854	49 287
Weight load factor – Coefficient de chargement	% 10.00	57.59	62.20	32.75
Hours flown – Heures de vol	19	81	63	19
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>				
Passengers – Passagers	--	116	160	7
Goods carried – Marchandises transportées	kg --	235	123	--
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	258	335 793	332 132	8 379
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	26	33 579	33 213	838
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	--	905	175	--
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	26	34 484	33 388	838
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	--	3	8	--
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	--	--	--	--
Hours flown: total – Heures de vol: total	--	3	8	--

**Table 2.4**  
**Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province**  
**and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV,**  
**April-June 1993**

**Tableau 2.4**  
**Heures de vol des hélicoptères par secteur, par**  
**province et territoire – Transporteurs aériens**  
**canadiens des niveaux I-IV, Avril-juin 1993**

	1992	1993	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	62	55	-11.3
<b>Domestic – Intérieur</b>			
Newfoundland – Terre-Neuve	4 365	3 158	-27.7
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	8	4	-50.0
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	1 780	473	-73.4
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	33	359	987.9
Quebec – Québec	11 965	11 928	-0.3
Ontario	3 703	4 443	20.0
Manitoba	4 008	3 259	-18.7
Saskatchewan	824	966	17.2
Alberta	10 920	11 412	4.5
British Columbia – Colombie-Britannique	27 160	31 091	14.5
Yukon	1 019	1 381	35.5
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	7 450	14 192	90.5
Total	73 235	82 666	12.9
<b>International</b>	4 443	6 492	46.1
Total	77 678	89 158	14.8

**Section 3**  
**FINANCIAL DATA**

Table 3.1

**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Levels I-III, April-June 1993**
**Section 3**  
**DONNÉES FINANCIÈRES**

Tableau 3.1

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens  
des niveaux I-III, Avril-juin 1993**

	1992	1993	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>			
Scheduled services – Services réguliers	1 503 191	1 516 556	0.9
– Passengers – Passagers	1 351 726	1 367 010	1.1
– Goods – Marchandises	151 465	149 546	-1.3
Charter services – Services d'affrètement	220 567	211 486	-4.1
– Passengers – Passagers	201 169	194 387	-3.4
– Goods – Marchandises	19 398	17 099	-11.8
Other flying services – Autres services aériens	7 544	11 186	48.3
Subsidies – Subventions d'exploitation	1 018	435	-57.3
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	46 234	52 070	12.6
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 778 555	1 791 733	0.7
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	38 015	32 452	-14.6
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	601 669	586 232	-2.6
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	198 366	188 615	-4.9
General services and administration – Services généraux et administration	926 697	848 600	-8.4
Depreciation – Dépréciation	79 060	83 705	5.9
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 843 807	1 739 605	-5.7
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	(65 252)	52 128	...
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	(2 701)	6 700	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	10 961	9 320	-15.0
Interest expenses – Intérêts versés	99 329	98 400	-0.9
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(4 364)	(83 632)	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(95 433)	(166 011)	74.0
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	(160 685)	(113 883)	-29.1
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	1 867	(1 257)	...
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	(162 552)	(112 626)	-30.7



Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Level I, April-June 1993**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens  
de niveau I, Avril-juin 1993**

	Total		Change Variation
	1992	1993	
	\$ '000	\$ '000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>			
Scheduled services – Services réguliers	1 310 675	1 324 219	1.0
– Passengers – Passagers	1 182 879	1 199 908	1.4
– Goods – Marchandises	127 796	124 311	-2.7
Charter services – Services d'affrètement	40 208	39 258	-2.4
– Passengers – Passagers	40 048	39 106	-2.4
– Goods – Marchandises	160	152	-5.0
Other flying services – Autres services aériens	–	–	–
Subsidies – Subventions d'exploitation	–	–	–
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	31 100	37 635	21.0
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 381 983	1 401 112	1.4
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	32 599	27 878	-14.5
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	421 592	403 385	-4.3
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	125 912	119 315	-5.2
General services and administration – Services généraux et administration	818 262	745 348	-8.9
Depreciation – Dépréciation	63 844	68 194	6.8
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 462 209	1 364 120	-6.7
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(80 226)	36 992	...
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	(3 071)	5 425	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	10 405	8 510	-18.2
Interest expenses – Intérêts versés	84 926	87 663	3.2
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(4 926)	(80 263)	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(82 518)	(153 991)	86.6
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(162 745)	(116 999)	-28.1
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(561)	(8 349)	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(162 184)	(108 649)	-33.0

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Level I, April-June 1993 – Concluded**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens  
de niveau I, Avril-juin 1993 – fin**

	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
	'000			
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>				
Scheduled services – Services réguliers	44 891	644 261	589 390	45 677
– Passengers – Passagers	43 691	576 068	536 478	43 671
– Goods – Marchandises	1 200	68 193	52 912	2 006
Charter services – Services d'affrètement	276	19 842	17 808	1 332
– Passengers – Passagers	276	19 690	17 808	1 332
– Goods – Marchandises	–	152	–	–
Other flying services – Autres services aériens	–	–	–	–
Subsidies – Subventions d'exploitation	–	–	–	–
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	228	15 538	19 956	1 913
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	45 395	679 642	627 153	48 922
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>				
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	830	24 048	2 875	125
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	11 330	166 620	210 797	14 638
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	6 140	66 638	39 847	6 692
General services and administration – Services généraux et administration	15 110	342 677	370 121	17 440
Depreciation – Dépréciation	1 647	34 342	29 277	2 928
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	35 056	634 325	652 917	41 822
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	10 339	45 317	(25 764)	7 100
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>				
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	–	4 616	783	26
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	50	7 783	496	181
Interest expenses – Intérêts versés	7 116	50 549	26 221	3 776
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	–	(5 062)	(75 551)	350
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(7 066)	(43 212)	(100 493)	(3 219)
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	3 273	2 105	(126 257)	3 881
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	1 549	(12 124)	354	1 871
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	1 724	14 229	(126 611)	2 009

## Section 4

### EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

**Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III, April-June 1993**

## Section 4

### DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1

**Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Avril-juin 1993**

		1992	1993	Change Variation %
<b>Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés</b>				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	5 963	5 428	-9.0
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	119 642	115 117	-3.8
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	7 715	7 407	-4.0
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	68 030	65 161	-4.2
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 095	3 701	19.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	33 504	43 761	30.6
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	9 253	8 343	-9.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	92 081	81 560	-11.4
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	16 689	14 208	-14.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	145 686	122 762	-15.7
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	5 024	5 085	1.2
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	36 336	30 340	-16.5
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	47 739	44 172	-7.5
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	495 279	458 702	-7.4
<b>Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile</b>				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	1 013 281	945 154	-6.7
Cost – Coût	\$ '000	256 908	250 364	-2.5
Gasoline – Essence	L '000	10 243	12 670	23.7
Cost – Coût	\$ '000	4 685	6 116	30.5
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	224	150	-33.2
Cost – Coût	\$ '000	1 595	914	-42.7
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	99	81	-18.0
Cost – Coût	\$ '000	186	198	6.5



Table 4.2

**Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I, April-June 1993**

Tableau 4.2

**Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Avril-juin 1993**

		Total	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
		'000				
<b>Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés</b>						
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	3 060	242	1 369	1 185	264
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	87 721	3 560	43 334	37 786	3 040
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	5 793	186	2 824	2 557	226
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	56 143	1 596	26 045	27 223	1 280
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	1 939	69	189	1 651	30
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	28 320	746	5 197	22 067	309
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	6 705	219	3 294	2 940	252
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	65 261	2 328	27 390	33 532	2 010
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	13 084	302	7 614	4 843	325
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	115 700	2 072	68 318	43 646	1 664
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	4 900	15	2 853	2 032	–
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	28 935	140	11 325	17 470	–
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	35 481	1 033	18 143	15 208	1 097
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	382 079	10 442	181 609	181 724	8 304
<b>Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile</b>						
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	752 068	16 904	376 004	339 535	19 625
Cost – Coût	\$ '000	192 119	5 089	92 033	89 162	5 835
Gasoline – Essence	L '000	–	–	–	–	–
Cost – Coût	\$ '000	–	–	–	–	–
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	91	4	39	45	4
Cost – Coût	\$ '000	516	24	218	249	26
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	–	–	–	–	–
Cost – Coût	\$ '000	–	–	–	–	–

**Section 5****FARE BASIS DATA****Domestic and International Air Fare Indexes**

In the second quarter of 1993, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by the Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines and Time Air) and two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) was 148.8, up 9.3% from the second quarter of 1992. The discount fare index increased by 9.6% from 124.5 to 136.5, while the economy fare index<sup>1</sup> rose by 8.8% from 150.3 to 163.5. This is the third consecutive year-to-year increase in the domestic economy fare index after three successive year-to-year decreases.

The air fare indexes for domestic economy fares increased in both the southern (deregulated) and northern (regulated) sectors, by 8.6% and 10.8%, respectively. The discount fare index showed similar trends in the two sectors. The northern discount fare index increased by 11.3%, while the southern discount fare index increased by 9.6%.

In international markets, the air fare index for all fares rose slightly, by 0.4%, from 108.8 to 109.2. This was the first increase after six consecutive year-to-year decreases in the international all-fare index. The international discount fare index, down by 1.4%, recorded its fifth consecutive decrease, while there was a 2.6% increase in the international economy fare index.

**Discount Fare Utilization****Domestic Sector**

During the second quarter of 1993, 61.6% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers and two Level II air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented a decrease of 6.6 percentage points compared to the same quarter a year earlier. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 66.0%, down 6.6 percentage points from 72.6% in the second quarter of 1992.

As shown in Tables 5.2 and 5.3, in the southern sector, both the short-haul and long-haul services recorded a decreased utilization of discounted air fares during the second quarter of 1993. In the southern sector, discount passengers amounted to 62.6% of the traffic during the second quarter of 1993, down from 69.0% in 1992. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services decreased by 6.5 percentage points (73.2% to 66.7%) during this period. For northern services, only 41.8% of passengers (representing 48.2% of passenger-

**Section 5****DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE****Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international**

Au cours du deuxième trimestre de 1993, l'indice des tarifs aériens de tous les tarifs pour les services réguliers intérieurs exploités par les transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien et Time Air) et deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) a atteint 148,8, en hausse de 9,3% par rapport au deuxième trimestre de 1992. L'indice des tarifs réduits a augmenté de 9,6%, passant de 124,5 à 136,5, alors que l'indice des tarifs économiques<sup>1</sup> s'est accru de 8,8%, passant de 150,3 à 163,5. Il s'agit d'une troisième hausse consécutive sur la base d'une année à l'autre observée dans l'indice des tarifs économiques du secteur intérieur, suite à trois baisses consécutives sur la base d'une année à l'autre.

Les indices des tarifs aériens économiques intérieurs ont augmenté dans les secteurs sud (déréglementé) et nord (réglementé) de 8,6% et 10,8%, respectivement. L'indice des tarifs réduits a suivi des tendances parallèles dans les deux secteurs. L'indice des tarifs réduits a augmenté de 11,3% dans le Nord, alors qu'il a progressé de 9,6% dans le Sud.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens de tous les tarifs a légèrement augmenté de 0,4%, passant de 108,8 à 109,2. Il s'agit d'une première hausse après six baisses consécutives observées dans cet indice sur la base d'une année à l'autre. L'indice des tarifs réduits dans le secteur international a enregistré une cinquième baisse consécutive, soit de 1,4%, alors que l'indice des tarifs économiques a augmenté de 2,6%.

**Utilisation des tarifs réduits****Secteur intérieur**

Au cours du deuxième trimestre de 1993, 61,6% des passagers des vols réguliers intérieurs des transporteurs aériens de niveau I et de deux transporteurs de niveau II ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une baisse de 6,6 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué de 6,6 points de pourcentage pour passer de 72,6% en 1992 à 66,0% en 1993.

Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, dans le secteur sud, les services court-courriers et long-courriers ont enregistré une utilisation moindre des tarifs aériens réduits au cours du deuxième trimestre de 1993. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 62,6% du trafic au cours du deuxième trimestre de 1993, soit une baisse par rapport à 69,0% en 1992. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a diminué de 6,5 points de pourcentage (73,2% à 66,7%) au cours de cette période. Dans le secteur nord, seulement 41,8% du trafic de passagers (représentant

<sup>1</sup> Includes business class fares.<sup>1</sup> Inclut les tarifs de la classe affaires.

Table 5.1

**Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group**  
**- Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> - Scheduled**  
**Services, April-June 1993**

Sector Secteur	Year and quarter Année et trimestre		Fare type group – Groupe tarifaire		
			All fares	Economy fare	Discounted fare
			Tous les tarifs	Tarif économique	Tarif réduit
(1986 = 100.0)					
Domestic – Intérieur	1992	II	136.1	150.3	124.5
		III	138.5	145.0	132.1
	1993	IV	147.0	158.7	136.9
		I	142.4	163.0	127.3
		II	148.8	163.5	136.5
Southern services – Services secteur sud	1992	II	136.5	150.7	124.4
		III	138.9	144.8	132.2
		IV	147.6	159.1	136.9
	1993	I	142.4	163.3	127.0
		II	148.9	163.6	136.4
Northern services – Services secteur nord	1992	II	130.8	146.9	124.4
		III	132.8	147.0	130.2
		IV	138.3	154.2	133.7
	1993	I	142.3	159.3	133.5
		II	146.2	162.7	138.5
International	1992	II	108.8	138.0	102.6
		III	115.4	137.1	111.7
		IV	109.7	135.5	104.5
	1993	I	108.4	135.1	101.9
		II	109.2	141.6	101.2

<sup>1</sup> As of January 1993, two level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

Figure 5.1

**Air Fare Indexes for Northern and Southern**  
**Sectors, by Fare Type Group**  
**(Not Seasonally Adjusted)**

Figure 5.1

**Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et**  
**sud, selon le groupe tarifaire**  
**(non désaisonnalisés)**

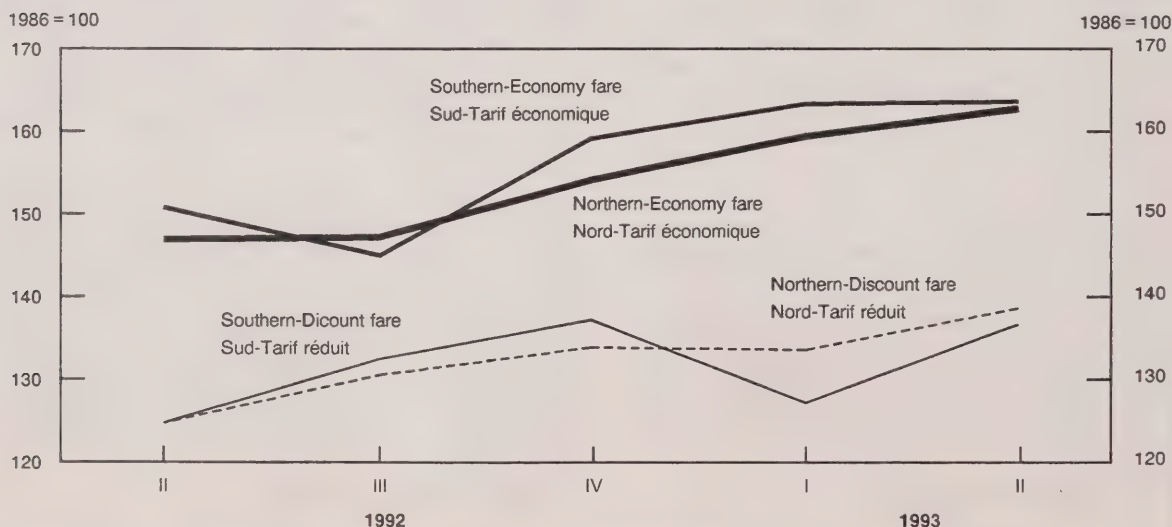




Table 5.2

**Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, April-June 1993**

Tableau 5.2

**Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Avril-juin 1993**

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
<b>Domestic – Intérieur</b>	0.1*	0.1	5.8	5.2	21.2	28.4	68.2	61.6	4.8	4.7
Southern services – Services secteur sud	0.1*	0.1	6.1	5.5	19.8	26.8	69.0	62.6	5.0	4.9
Short-Haul – Court- courrier	0.1*	0.1*	3.9	3.6	28.1	33.2	64.0	59.2	3.9*	3.9
Long-Haul – Long-courrier	0.1*	0.2	8.2	7.6	12.1	19.8	73.7	66.4	6.0	5.9
Northern services – Services secteur nord	**	–	0.5*	0.6*	46.6	56.8	52.0	41.8	0.9	0.8*
<b>International</b>	0.3	0.4	6.2	4.9	7.3	11.3	77.7	75.0	8.4	8.3

Table 5.3

**Distribution of Passengers-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, April-June 1993**

Tableau 5.3

**Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Avril-juin 1993**

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
<b>Domestic – Intérieur</b>	0.1*	0.2	8.2	7.5	13.5	20.8	72.6	66.0	5.6	5.5
Southern services – Services secteur sud	0.1*	0.2	8.4	7.8	12.6	19.8	73.2	66.7	5.7	5.6
Short-Haul – Court- courrier	0.1*	0.1*	4.2	3.9	25.6	31.4	66.1	60.6	4.0	4.0
Long-Haul – Long-courrier	0.1*	0.2	9.3	8.6	10.0	17.2	74.5	68.0	6.1	6.0
Northern services – Services secteur nord	**	–	0.7*	0.7*	42.1	50.3	56.4	48.2	0.8	0.8
<b>International</b>	0.4	0.4	6.9	5.2	6.4	6.3	78.3	81.0	7.9	7.1

<sup>1</sup> As of January 1993, two level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

**Note:** For \* and \*\*, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour \* et \*\*, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 5.4

**Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, April-June 1993**

Tableau 5.4

**Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Avril-juin 1993**

Province and territory of enplanement Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	**	**	4.5	4.4*	23.3	25.1	69.2	66.6	3.0	3.8*
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	**	0.2*	7.2	6.6	18.1	21.8	69.1	65.8	5.6	5.6
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	**	0.1*	7.5	4.7	20.1	26.0	67.2	64.5	5.2	4.8
Ontario	0.1*	0.2*	7.8	6.8	16.3	21.7	69.6	66.0	6.2*	5.4
Manitoba	**	0.2*	6.1	5.4	21.7	31.8	66.8	56.9	5.3	5.6
Saskatchewan	**	0.2*	3.5	4.0	23.4	35.0	69.6	56.5	3.4	4.4
Alberta	–**	0.1	4.5	4.5	25.5	35.5	66.4	56.3	3.5	3.6
British Columbia <sup>2</sup> – Colombie-Britannique <sup>2</sup>	0.1*	0.1*	3.9	3.8	24.6	33.5	67.6	58.6	3.8	4.0
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.1*	0.1	5.8	5.2	21.2	28.4	68.2	61.6	4.8	4.7

<sup>1</sup> As of January 1993, two level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express sont) également inclus.

<sup>2</sup> Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Note: For \* and \*\*, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour \* et \*\*, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

kilometres) were carried on discount fares. During the second quarter of 1992, the corresponding figures were 52.0% for passengers and 56.4% for passenger-kilometres.

It should be noted that approximately 96% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. In terms of passenger-kilometres, this percentage reached approximately 97%.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the second quarter of 1993, 66.4% of passenger volume and 68.0% of passenger-kilometres on long-haul services represented discount air fares; this compared with 59.2% and 60.6% respectively, for short-haul services.

48,2% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits. Au cours du deuxième trimestre de 1992, les chiffres correspondants étaient de 52,0% pour les passagers et de 56,4% pour les passagers-kilomètres.

Il convient de noter qu'environ 96% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. En termes de passagers-kilomètres, ce pourcentage a atteint environ 97%.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du deuxième trimestre de 1993, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 66,4% du volume de passagers et 68,0% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 59,2% et 60,6%.

Table 5.5

**Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, April-June 1993**

City of enplanement Ville d'embarquement		Passengers Passagers		Fare type group – Groupe tarifaire									
				First class Première classe		Business Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
		Change Variation		1992 1993		1992 1993		1992 1993		1992 1993		1992 1993	
		No. – Nbre ( <sup>000</sup> )	%	%									
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)													
Calgary	285	238	-16.3	**	0.1*	2.5	2.8	27.0	37.7	67.7	56.3	2.7*	3.1
Edmonton <sup>2</sup>	106	89	-16.2	**	**	0.9	1.4*	50.1	59.8	48.0	36.8	1.0	2.0*
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal <sup>3</sup>	205	237	15.6	**	**	7.5	4.8	20.7	20.8	67.4	69.6	4.3	4.7
Ottawa	143	142	-0.7	**	0.2*	7.2	5.9	26.4	27.1	58.5	61.7	**	5.1
Regina	41	30	-27.5	—	**	**	3.4	33.5	48.1	64.1	44.3	1.8*	4.1*
Saskatoon	39	30	-23.3	**	**	0.5*	1.2*	33.3	47.4	64.5	49.0	1.6*	2.3*
Toronto	359	397	10.5	0.1*	0.1*	6.8	5.6	21.9	22.4	65.0	66.8	6.2*	5.1
Vancouver	310	282	-9.0	**	—**	2.1	2.6	28.1	38.4	66.2	55.2	3.5	3.7
Winnipeg	30	33	11.1	**	**	1.3	2.3	48.5	48.2	48.1	45.3	2.1*	4.1*
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)													
Calgary	153	138	-9.8	**	0.2*	10.2	9.5	9.9	19.1	73.8	65.8	6.0*	5.4
Edmonton <sup>2</sup>	159	133	-16.3	**	0.1*	6.2	5.3	15.5	25.5	73.6	64.9	4.7	4.3
Halifax	150	123	-17.8	**	0.2*	7.2	6.6	18.1	21.8	69.1	65.8	5.6	5.6
Montréal <sup>3</sup>	92	66	-28.2	**	**	8.1	8.0	15.5	20.9	69.2	63.0	7.1	7.9
Ottawa	79	67	-15.4	0.1*	**	10.6	10.1	16.7	28.9	67.7	55.1	5.0	5.6
Regina	30	24	-20.3	**	**	7.2	5.8	9.7	18.0	77.6	70.6	5.4*	5.5*
Saskatoon	33	23	-29.5	**	0.4*	7.6	6.9	9.9	18.9	76.5	67.5	6.1*	6.3
Toronto	615	552	-10.2	0.1*	0.2*	8.6	8.1	10.3	17.0	74.9	68.8	6.2	6.0
Vancouver	340	302	-11.3	0.1*	0.2*	8.6	7.7	10.5	17.8	74.9	68.7	5.9	5.6
Winnipeg	163	137	-15.7	**	0.3*	7.3	6.5	14.2	25.4	72.1	61.5	6.3	6.3

<sup>1</sup> As of January 1993, two level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

<sup>2</sup> Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

<sup>3</sup> Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

Note: For \* and \*\*, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour \* et \*\*, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

## International Sector

During the second quarter of 1993, the proportion of passengers making use of discount fares in the international sector decreased by 2.7 percentage points from the same period of 1992, to a level of 75.0%. This was still a greater utilization of discount fares than in the domestic sector, representing three out of every four international scheduled passengers. However, 81.0% of international scheduled passenger-kilometres were discount, up from 78.3% in the second quarter of 1992.

## Secteur international

Au cours du deuxième trimestre de 1993, la proportion des passagers qui ont voyagé à prix réduit dans le secteur international a diminué de 2,7 points de pourcentage par rapport à la même période en 1992, pour s'établir à 75,0%. L'utilisation des tarifs réduits restait toutefois plus répandue que dans le secteur intérieur, trois passagers sur quatre des vols réguliers internationaux voyageant à tarifs réduits. Cependant, 81,0% des passagers-kilomètres ont été réalisés sur des vols réguliers internationaux à tarifs réduits, soit une hausse par rapport à 78,3% enregistré au cours du deuxième trimestre de 1992.



Table 5.6

**Average Domestic Fares by Fare Type Group  
for Selected Cities – Canadian Air Carriers,  
Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, April-June 1993**

Tableau 5.6

**Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire  
pour des villes choisies – Transporteurs aériens  
canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers,  
Avril-juin 1993**

City of enplanement Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	Change 1993 1993/1992 Variation		Change 1993 1993/1992 Variation		Change 1993 1993/1992 Variation		Change 1993 1993/1992 Variation		Change 1993 1993/1992 Variation	
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
<b>Short-Haul (&lt; 800 km) – Court-courrier (&lt; 800 km)</b>										
Calgary	224.9*	...	236.4	14.7	167.3	20.7	118.1	26.6	84.1*	-7.8
Edmonton <sup>2</sup>	...	...	175.7*	67.5	142.2	14.9	90.6	11.4	91.6*	40.8
Halifax	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Montréal <sup>3</sup>	...	...	220.2	7.0	176.1	0.5	127.8	7.3	80.6	9.7
Ottawa	189.1*	...	196.9	10.4	163.0	9.4	114.3	11.0	84.5	...
Regina	...	...	234.4	...	198.4	16.2	112.5	10.1	105.1*	22.8
Saskatoon	...	...	226.8*	92.2	193.0	14.5	117.5	24.2	117.8*	65.0
Toronto	208.6*	3.9	215.1	6.7	173.4	3.8	121.3	6.7	85.8	-5.3
Vancouver	188.8*	...	221.9	8.6	168.2	14.8	105.7	20.0	87.5*	18.2
Winnipeg	...	...	245.4	29.6	231.2	10.9	128.8	8.7	126.0*	24.1
<b>Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)</b>										
Calgary	551.8*	...	628.4	12.9	469.6	9.3	211.7	10.8	231.0*	0.4
Edmonton <sup>2</sup>	...	...	516.6	13.4	354.6	6.8	165.6	3.1	210.1	8.1
Halifax	...	...	364.2	19.8	290.0	14.6	137.5	8.4	163.5	6.0
Montréal <sup>3</sup>	...	...	667.0	21.4	462.5	24.6	226.5	15.8	220.9*	2.9
Ottawa	...	...	567.2*	8.9	440.7	12.0	209.6	6.5	247.1*	-1.9
Regina	...	...	475.5	13.1	418.0	11.6	177.9	14.3	169.7*	-9.7
Saskatoon	419.4*	...	464.0	6.9	384.5	4.9	168.1	4.6	149.1*	-6.9
Toronto	582.6*	-11.1	589.1	12.5	411.5	10.9	189.3	7.1	195.8	3.2
Vancouver	650.6*	-11.3	699.8	14.3	432.4	6.6	211.5	8.4	232.6	1.0
Winnipeg	381.4*	...	422.7	12.9	362.4	9.4	160.3	6.9	177.9	6.3

<sup>1</sup> As of January 1993, two level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

<sup>2</sup> Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

<sup>3</sup> Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

**Note:** For \* and \*\*, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour \* et \*\*, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

## Provincial Synopsis

During the second quarter of 1993, the largest proportion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. The range varied from one province to another, from 56.3% for Alberta to 66.6% for Newfoundland (see Table 5.4).

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Newfoundland did not mean that residents in that province were more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted in St John's, for example, may in fact have been Halifax or Montréal. In this case, both Nova Scotia and Québec would also have recorded an enplaned passenger using a discount fare.

## Sommaire provincial

Au cours du deuxième trimestre de 1993, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. Le pourcentage a varié d'une province à l'autre, puisqu'il s'est établi à 56,3% en Alberta et à 66,6% à Terre-Neuve (voir tableau 5.4).

Il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui ont voyagé à tarifs réduits à Terre-Neuve, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province aient été plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à St John's, par exemple, peut être en réalité Halifax ou Montréal. Dans ce cas, les provinces de Nouvelle-Écosse et de Québec auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

The decrease in the use of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with eight provinces<sup>2</sup> posting decreases. The largest decreases were in Saskatchewan (13.1 percentage points) and in Alberta (10.1 percentage points). The smallest decrease was in Newfoundland (2.6 percentage points).

### Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, a decreasing proportion of passengers travelling on discount fares was registered in a majority of the selected cities during the second quarter of 1993 compared to the same quarter in 1992.

For passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares decreased in six of the selected Canadian cities<sup>3</sup>. The largest decreases were 19.8 percentage points in Regina and 15.5 percentage points in Saskatoon. Small increases were registered in Toronto, Ottawa, and Montréal during this period. The largest increase was 3.2 percentage points in Ottawa.

For long-haul trips (800 kilometres or more), all of the ten cities of enplanement posted decreases in discount fare use. The decreases ranged from 3.3 percentage points in Halifax to 12.6 points in Ottawa. In only one of the ten cities did the proportion of passengers travelling on long-haul discount fares exceed 70.0%: Regina (70.6%) ranked first, followed by Toronto (68.8%) and Vancouver (68.7%).

The proportion of enplaned passengers using business class fares on long-haul trips was highest in Ottawa (10.1%) and Calgary (9.5%). All ten cities recorded decreases in the proportion of long-haul business class passengers. The highest proportion of business class fares on short-haul trips was in Ottawa (5.9%).

### Average Fares

During the second quarter of 1993, the average air fare (all fares) reported by the Level I air carriers and two Level II air carriers for all domestic city pairs was \$195, an increase of 13.1% from the \$172 reported the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs was \$342, an increase of 2.2% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, average domestic fares ranged from a high of \$221 in Winnipeg to a low of \$177 in Montréal. The national average domestic fare of \$195 was also exceeded in Vancouver, Calgary and

La diminution de l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur intérieur fut répandue parmi les provinces, huit<sup>2</sup> de celles-ci ayant enregistré des baisses. Les baisses les plus fortes s'observent en Saskatchewan (13,1 points de pourcentage) et en Alberta (10,1 points de pourcentage), alors que la baisse la moins forte s'observe à Terre-Neuve (2,6 points de pourcentage).

### Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, on observe une baisse dans la proportion de passagers qui ont voyagé à prix réduit dans la majorité des villes choisies au cours du deuxième trimestre de 1993 par rapport au même trimestre en 1992.

Le nombre de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits a diminué dans six des villes canadiennes choisies<sup>3</sup>. Les baisses les plus fortes ont été observées à Regina (19,8 points de pourcentage) et à Saskatoon (15,5 points de pourcentage). Au cours de cette période, de faibles hausses ont été observées à Toronto, Ottawa, et Montréal, la plus forte étant de 3,2 points de pourcentage à Ottawa.

En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), les dix villes d'embarquement ont enregistré des baisses dans l'utilisation des tarifs réduits. Les baisses variaient entre 3,3 points de pourcentage à Halifax et 12,6 points de pourcentage à Ottawa. La proportion de passagers voyageant à tarif réduit n'a dépassé 70,0% que dans une des dix villes: Regina (70,6%), s'est classée au premier rang, suivie de Toronto (68,8%) et Vancouver (68,7%).

En termes de tarifs de la classe affaires, sur les vols long-courriers, les premières places revenaient à Ottawa (10,1%) et Calgary (9,5%). Les dix villes ont enregistré des baisses dans l'utilisation des tarifs de la classe affaires sur les vols long-courriers. Sur les vols court-courriers, la première place revenait à Ottawa (5,9%).

### Tarifs moyens

Au cours du deuxième trimestre de 1993, le tarif aérien moyen déclaré par les transporteurs aériens de niveau I et deux transporteurs de niveau II pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à 195\$, soit une hausse de 13,1% par rapport au tarif de 172\$ enregistré au cours du même trimestre de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'établissait à 342\$, soit une hausse de 2,2% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre 221\$ à Winnipeg et 177\$ à Montréal. Ce tarif a également dépassé la moyenne nationale de 195\$ à Vancouver, Calgary et Toronto. Les tarifs ont augmenté dans

<sup>2</sup> Due to the confidentiality of data, the results for Prince Edward Island and New Brunswick cannot be disclosed.

<sup>3</sup> Due to the confidentiality of data, the results for Halifax cannot be disclosed.

<sup>2</sup> A cause de la confidentialité des données, les résultats pour l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick ne peuvent être divulgués.

<sup>3</sup> A cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax ne peuvent être divulgués.

Toronto. Fares increased relative to a year ago in all of the ten selected cities, the largest increases occurring in Calgary (24.7%), and Regina (24.3%).

During the second quarter of 1993, relative to a year earlier, average business class fares and average economy class fares on long-haul services increased in all of the ten selected cities (see Table 5.6). For short-haul trips, eight cities<sup>3</sup> posted increases for business class fares, while economy fares increased in nine cities<sup>3</sup>. This table also shows that average discount fares showed significant increases in all cities for long-haul trips, while rising even more substantially in nine cities<sup>3</sup> for short-haul trips. Montréal registered the largest increase (15.8%) for long-haul discount air fares, while Calgary posted the largest increase for short-haul discount air fares (26.6%), relative to the previous year.

Among the ten cities, the passengers who paid the highest average business class fares for short-haul trips, were enplaned in Winnipeg (\$245) and Calgary (\$236), while the highest average business class fares for long-haul trips were for those who enplaned in Vancouver (\$700) and Montréal (\$667). The highest average economy class fare for short-haul trips was \$231 in Winnipeg, while a high of \$470 for average long-haul economy fares was recorded in Calgary.

<sup>3</sup> Due to the confidentiality of data, the results for Halifax cannot be disclosed.

les dix villes choisies par rapport à l'année précédente. Les hausses les plus fortes ont été observées à Calgary (24,7%) et Régina (24,3%).

Au cours du deuxième trimestre de 1993, pour les services long courriers, les tarifs moyens de la classe affaires et de la classe économique ont augmenté dans les dix villes choisies (voir tableau 5.6). Pour les services court-courriers, huit villes<sup>3</sup> ont enregistré des hausses pour les tarifs de la classe affaires, alors que neuf villes<sup>3</sup> ont enregistré des hausses pour les tarifs économiques. Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens ont fortement augmenté dans les dix villes pour les services long-courriers, alors que ces tarifs ont encore plus fortement augmenté dans neuf villes<sup>3</sup> pour les services court-courriers. Montréal a enregistré la plus forte hausse en regard de l'année précédente, soit 15,8%, pour les services long-courriers à prix réduit, alors que Calgary a enregistré la plus forte hausse, soit 26,6% pour les services court-courriers à prix réduit.

Parmi les dix villes, c'est à Winnipeg (245\$) et à Calgary (236\$) que les tarifs d'affaires des vols court-courriers sont, en moyenne, les plus élevés, alors que, pour les vols long-courriers, c'est à Vancouver (700\$) et à Montréal (667\$) qu'ils sont les plus élevés. Le tarif économique moyen le plus élevé pour les voyages court-courriers fut enregistré à Winnipeg (231\$), alors que celui le plus élevé pour les voyages long-courriers fut enregistré à Calgary (470\$).

<sup>3</sup> A cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax ne peuvent être divulgués.



## Notes to Users

### Methodology and Data Limitations

#### General

Operating and financial data, since 1988, have been collected under the authority of the Statistics Act. For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels according to financial and operating parameters. These levels are defined in the Glossary according to the concepts introduced in 1988.

### Civil Aviation Financial and Operational Surveys

#### Coverage/Survey Universe

To offer commercial air service in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada. The universe for the Civil Aviation Surveys was created from all such Canadian licensed carriers. The target population classifies all air carriers into Levels I-VI. These carriers are licensed to perform commercial scheduled and/or charter transportation of passengers and/or goods. Classification of the level of these carriers are reviewed annually with new carriers beginning at the lower reporting levels. A carrier may be moved to a level with larger carriers, after two successive years of performance within the new level's parameters but is moved to a level with smaller carriers the year following their performance within that level's parameters.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all commercial operations performed by these carriers anywhere in the world during the time frame specified.

#### Survey Methodology

A mail out/mail back technique is used to collect the data. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which the carrier is classified. The smaller the carrier, the less detail and frequency of data filing. Each licensed operator must complete the following forms:

Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre. Non-respondents are followed up with a letter and/or a telephone call.

## Notes aux utilisateurs

### Méthodes et restrictions

#### Généralités

Les données d'exploitation et financières, depuis 1988, sont recueillies conformément à la loi sur les statistiques. Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis en six niveaux de déclaration selon des paramètres financiers et d'exploitation. La définition de ces niveaux, selon les concepts introduits en 1988, figure dans le glossaire.

### Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

#### Couverture/univers des enquêtes

Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada. L'univers des enquêtes sur l'aviation civile a été produit à partir de tous les transporteurs canadiens qui détiennent une licence. La population est composée de tous les transporteurs aériens selon les niveaux de déclarations I-VI. Ces transporteurs détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier et/ou le transport affrété de passagers et/ou de marchandises. La classification de ces niveaux est révisée annuellement et les nouveaux transporteurs commencent au niveau le plus bas de déclaration. Un transporteur peut être changé à un niveau de plus grands transporteurs après deux années successives de performance selon les paramètres du nouveau niveau mais est changé dans un groupe de petits transporteurs l'année après sa performance selon les paramètres de ce niveau.

A moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde pendant la période indiquée.

#### Méthodes d'enquête

La cueillette des données se fait à l'aide d'un recensement par la poste. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée. Chaque transporteur qui détient une licence doit remplir les formulaires suivants:

Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formulaires remplis doivent être retournés au Centre des statistiques de l'aviation. S'il y a des données manquantes, le Centre des statistiques de l'aviation écrit et/ou téléphone au transporteur.

## Survey Methodology Forms

## Formulaires des méthodes d'enquête

Level/ Niveau	Scheduled/ Services réguliers	Charter/ Services d'affrètements	Balance Sheet/ Bilan	Income Statement/ État Revenue et dépenses	Fleet Report/ Rapport du parc aériens
	Statement/ État 10	Statement/ État 12	Statement/ État 20	Statement/ État 21	Statement/ État 30
I	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
II	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
III	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
IV	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Quarterly/ Trimestriel
V	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel			Annually/ Annuel
VI		Annually/ Annuel			Annually/ Annuel

Once the information is coded according to area of operation and type of aircraft used, it is captured into the data processing system. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyed. The sources of conversion factors applied are:

- (1) the international System Units (SI), and
- (2) the International Civil Aviation Organization.

It should also be noted that passengers are estimated to weigh 100 kgs in the calculation of passenger tonne-kilometres.

Computerized on-line edits identify inconsistencies when the data are captured. Data, which fail to meet the predetermined criteria, are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain the missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleet and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. Confidential data are not shown, but instead are aggregated with other data and appear in the tables with an 'x'. With permission from the Level I carriers, individual company data for their operations are

Après le codage de l'information selon la région du monde et le type d'aéronef, on procède à la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données. Les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (1) le Système international d'unités (SI), et
- (2) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Il faut remarquer aussi qu'on assigne 100kgs par passager dans le calcul des passagers tonnes-kilomètres.

Pendant la saisie de l'information on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Les données confidentielles ne sont pas présentées mais sont agrégées avec d'autres données et sont présentées dans les tableaux avec un 'x'. Avec l'autorisation des transporteurs aériens canadiens de niveau I, la publication



published. As a result, the publication cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

## Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, the revision is reflected in the annual publication, **Canadian Civil Aviation**. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show differences from the total of the four quarterly income statements in **Air Carrier Operations in Canada**.
- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.

renferme des données se rapportant à chacun de ces transporteurs. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

## Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle (**Opérations des transporteurs aériens au Canada**), les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (**Aviation civile canadienne**). Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.
- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.



(v) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".

(vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

### Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

### Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

### Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general

(v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".

(vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

### Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

### Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

### Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont

fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

## Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "\*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk "\*\*".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

## Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "\*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "\*\*".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).



## Factors Which May Have Influenced The Data

- a) Revisions were made to the 1992 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1992 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1992 publication. In particular, enplaned goods and goods tonne-kilometres on charter services have been revised for 1992.
- b) The total number of carriers by level which reported operations for the second quarter of 1993 are shown in the following table with comparative second quarter 1992 data:

	1992	1993	Change Variation	
Level I	4	4	-	Niveau I
Level II	20	17	-15.0	Niveau II
Level III	80	72	-10.0	Niveau III
Level IV	153	144	-5.9	Niveau IV
<b>Total</b>	<b>257</b>	<b>237</b>	<b>-7.8</b>	<b>Total</b>

- c) The total number of carriers which reported nil operations, for the second quarter of 1993 are as follows: Level II - 1, Level III - 0 and Level IV - 6.
- d) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.
- e) Estimates for non-response totalled 1% in the second quarter of 1993.
- f) In the first quarter of 1993, Canadian Airlines International Ltd. revised their definitions of the various employment categories.
- g) Air Canada revised their income statements for the quarters of 1992. These revisions affected operating expenses, non-operating income (expenses), and employment and wages. In the first quarter of 1993, they included provisions for staff retirement expenses (contained in the operating expense accounts) and a write-down of an investment in the GPA group (an aircraft leasing company), (contained in miscellaneous non-operating expenses).

## Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1992 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1992 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1992. En particulier, les marchandises embarquées et les tonnes-kilomètres de marchandises sur les services d'affrètement ont été révisées pour 1992.
- b) Le nombre total de transporteurs selon le niveau ayant déclaré des activités pour le deuxième trimestre de 1993 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le deuxième trimestre de 1992 sont également présentées.

- c) Pour le deuxième trimestre de 1993, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau II - 1, niveau III - 0 et niveau IV - 6.
- d) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.
- e) Les estimations pour la non-réponse ont totalisé 1% au deuxième trimestre de 1993.
- f) Au premier trimestre de 1993, les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont révisé leurs définitions des différentes catégories d'emploi.
- g) Air Canada a révisé ses états des recettes pour les trimestres de 1992. Ces révisions ont affecté les dépenses d'exploitation, les revenus (dépenses) hors exploitation et l'emploi et salaires. Au premier trimestre de 1993, la compagnie a inclus les provisions pour les pensions de retraite des employés (comprises dans le compte des dépenses d'exploitation) et a finalisé l'investissement dans le groupe GPA (une compagnie de location d'aéronefs), (inclus dans les dépenses hors exploitation).



# Glossary

## Terms Related to Civil Aviation Data

**Aircraft and traffic servicing expenses.** This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

**Available seat-kilometres.** The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

**Available tonne-kilometres.** The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

**Capital gains or losses.** Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

**Charter services.** Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

**Depreciation.** Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

**General administration expenses.** This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

**Goods.** This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

**Goods tonne-kilometres.** A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

**Interest and discount income.** Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

**Interest expenses.** Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

**Level I.** This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

**Level II.** This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

**Level III.** This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

**Level IV.** This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

**Level V.** This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

**Level VI.** This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

**Maintenance expenses.** Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

**Non-operating income and expense.** Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

**Operating expenses.** Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

**Operating income or loss.** The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

**Operating revenues.** Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

**Passenger.** For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

**Passenger-kilometre.** A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

**Passenger load factor.** This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

**Passenger tonne-kilometre.** This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

**Scheduled services.** Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

**Tonne-kilometre.** Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

**Transborder services.** Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

**Weight load factor.** This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

### **Terms Related to Fare Basis Data**

**Air fare index.** Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

**Average fare.** This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

**Domestic sector.** Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

**Fare basis.** A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

**Fare type group.** For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- **Business class.** A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- **Discount.** A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- **Economy.** A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- **First class.** The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- **Other.** Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

**International sector.** Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

**Long-haul.** Distances of 800 kilometres or more.

**Passenger.** For the purpose of the Fare Basis Survey passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

**Scheduled services.** Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

**Southern and northern sectors.** The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

**Short-haul.** Distances of less than 800 kilometres.

### **Other Terms**

**Travel Price Index.** The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.



# Glossaire

## Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

**Coefficient de chargement.** Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

**Coefficient de remplissage, passagers.** Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

**Dépenses d'exploitation.** Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

**Dépréciation.** Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

**Frais d'entretien.** Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

**Frais de gestion générale.** Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

**Frais de service courant des aéronefs et du trafic.** Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

**Gains ou pertes de capital.** Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

**Intérêts versés.** Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

**Marchandises.** Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

**Niveau I.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

**Niveau II.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

**Niveau III.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

**Niveau IV.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

**Niveau V.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

**Niveau VI.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.



**Passager.** Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

**Passager-kilomètre.** Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

**Recettes d'exploitation.** Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

**Revenus d'intérêts et d'escomptes.** Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

**Revenus et dépenses hors exploitation.** Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

**Revenus ou pertes d'exploitation.** Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

**Services d'affrètement.** Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

**Services réguliers.** Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

**Services transfrontaliers.** Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

**Sièges-kilomètres disponibles.** Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

**Tonnes-kilomètres.** La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

**Tonnes-kilomètres de marchandises.** Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

**Tonnes-kilomètres disponibles.** Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

**Tonnes-kilomètres, passagers.** On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

#### Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

**Base tarifaire.** Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

**Groupe tarifaire.** Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- **Classe affaires.** Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- **Classe économique.** Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- **Première classe.** Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- **Réduit.** Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.

- **Autres.** Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

**Indice des tarifs aériens.** Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

**Passager.** Aux fins de l'enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

**Secteurs du nord et du sud.** Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

**Services réguliers.** Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

**Tarif moyen.** On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

**Vols court-courriers.** Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

**Vols intérieurs.** Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

**Vols internationaux.** Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

**Vols long-courriers.** Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

### Autres termes

**Indice des prix des voyages.** Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

## How to Get the Economic Facts and Analysis You Need on Transportation

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 12th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518  
Facsimile: (613) 951-0579

G. Baldwin  
Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

March 1991

## Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
12e étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518  
Télécopieur: (613) 951-0579

G. Baldwin  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499

Mars 1991



# ORDER FORM

Statistics Canada

MAIL TO:



Marketing Division  
Publication Sales  
Statistics Canada  
Ottawa, Ontario  
Canada K1A 0T6

(Please print)

**PHONE:**

 1-800-267-6677

Charge to VISA or MasterCard. Outside Canada and the U.S. call (613) 951-7277. Please do not send confirmation.

FAX TO:



 (613) 951-1584

VISA, MasterCard and  
Purchase Orders only  
Please do not send confir-  
mation. A fax will be treated  
as an original order.

**METHOD OF PAYMENT:**

(Check only one)

☐ Please charge my: ☐ VISA ☐ MasterCard

Card Number \_\_\_\_\_

Signature \_\_\_\_\_ Expiry Date \_\_\_\_\_

☐ Payment enclosed \$ \_\_\_\_\_

Please make cheque or money order payable to the  
Receiver General for Canada – Publications.

Purchase Order Number \_\_\_\_\_

(Please enclose)

Authorized Signature

Company

Department

Attention	Title
-----------	-------

Address

City \_\_\_\_\_ Province \_\_\_\_\_

Postal Code	Phone	Fax
-------------	-------	-----

Please ensure that **all information** is completed.

[illegible]

► Note: Catalogue prices for U.S. and other countries are shown in US dollars.

▶ GST Registration # R121491807

► Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada — Publications.

▶ Canadian clients pay in Canadian funds and add 7% GST. Foreign clients pay total amount in US funds drawn on a US bank. Prices for US and foreign clients are shown in US dollars.

SUBTOTAL

DISCOUNT  
(if applicable)

**GST (7%)**  
(Canadian clients only)

GRAND TOTAL

PF 093238

## THANK YOU FOR YOUR ORDER!



Statistics Canada / Statistique Canada

# Canada



# THE 1994 CANADA YEAR BOOK

*Your indispensable and  
comprehensive reference  
source on Canada*

For essential information on Canada, turn to the *Canada Year Book*. An invaluable resource, the 1994 edition is beautifully designed in an inviting and easy-to-read format.

The 1994 *Canada Year Book* examines recent events, changes and trends in great detail. Organized carefully into 22 chapters, it answers questions on virtually every topic from geography through health to banking.

## This edition features:

Over 700 crisply written pages packed with eye-opening information on life in Canada — from social, economic, cultural and demographic perspectives

250 concise tables plus 63 charts and graphs that put statistical information into focus

Stunning photographs capturing distinctively Canadian scenes by some of this country's finest photographers

Fascinating short feature articles covering everything from archaeology to white collar trends

Trusted for over 125 years by students, teachers, researchers, librarians and business people, the *Canada Year Book* is the reference source to consult first on all aspects of Canada.

An enduring addition to any home or office library!

## ORDER YOUR COPY OF CANADA YEAR BOOK TODAY.

Available in separate English and French editions, the 1994 *Canada Year Book* (Catalogue No. 11-402E) is \$59.95 plus \$5.05 shipping and handling in Canada, US \$72 in the United States, and US \$84 in other countries.

To order, write to: Statistics Canada, Marketing Division, Sales and Service, Ottawa, Ontario K1A 0T6, or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

If more convenient, fax your order to 1-613-951-1584 or call toll-free 1-800-267-6677 and charge it to your VISA or MasterCard.

# L'ANNUAIRE DU CANADA 1994

*Un ouvrage complet et  
indispensable sur le Canada*

Pour obtenir des renseignements essentiels sur le Canada, consultez *l'Annuaire du Canada*. Inestimable source d'information, l'édition de 1994 est un ouvrage d'une présentation très soignée, attrayant et facile à lire.

*L'Annuaire du Canada 1994* étudie en profondeur les événements, les tendances et les changements récents. Divisé en 22 chapitres, il répond à vos questions sur presque tous les sujets, depuis la géographie jusqu'à la santé et la banque.

## Voici ce que vous trouverez dans l'édition de 1994 :

Plus de 700 pages écrites dans un style vif et pleines de renseignements intéressants sur les dimensions sociales, économiques, culturelles et démographiques de la vie canadienne

250 tableaux concis et 63 graphiques et diagrammes qui permettent de mettre en perspective l'information statistique

Remarquables photographies de paysages typiquement canadiens par certains des photographes canadiens les plus illustres

Courts articles fascinants sur des sujets divers, depuis l'archéologie jusqu'à l'évolution de la situation des cols blancs

Ouvrage de référence de prédilection des étudiants, des enseignants, des chercheurs, des bibliothécaires et des gens d'affaires, et ce depuis plus de 125 ans, *l'Annuaire du Canada* est celui qu'il faut consulter en premier pour en savoir plus long sur tous les aspects du Canada.

Un volume que vous voudrez conserver longtemps dans votre bibliothèque ou au bureau!

## COMMANDEZ DÈS AUJOURD'HUI VOTRE EXEMPLAIRE DE L'ANNUAIRE DU CANADA

Vous pouvez vous procurer la version française ou anglaise de *l'Annuaire du Canada 1994* (no 11-402F au catalogue) au coût de 59,95 \$ (supplément de 5,05 \$ pour les frais d'expédition et de manutention) au Canada, 72 \$ US aux États-Unis et 84 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, écrivez à Statistique Canada, Division du marketing, Vente et service, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou communiquez avec le centre de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste qui figure dans la présente publication).

Si vous le préférez, télécopiez votre commande en signalant le 1-613-951-1584 ou téléphonez sans frais au 1-800-267-6677 et portez les frais à votre compte VISA ou MasterCard.





# CANADA A PORTRAIT

A CELEBRATION  
OF OUR GREAT NATION

# UN PORTRAIT DU CANADA

POUR CÉLÉBRER LA  
GRANDEUR DE NOTRE PAYS

Canada challenges the imagination. Imagine a country where Newfoundlanders live closer to Africans than they do to fellow Canadians in British Columbia. Or a country with an island that has a glacier bigger than Ireland. Imagine a country with two million lakes, and the world's longest coastline – but that shares a border with only one nation.

Statistics Canada has created the 54th edition of **Canada: A Portrait** as a celebration of our great nation. Drawn from Statistics Canada's rich palette of national data, it paints a picture of where we are socially, economically, culturally and politically.

Over 60 unique and beautiful photographs combined with lively text, provide a close-up look at the Canada of today.

Experience this land's remarkable natural regions and diverse human landscape through six chapters entitled: **This Land, The People, The Society, Arts and Leisure, The Economy, and Canada in the World.**

Eminent Canadians such as astronaut Roberta Bondar, former hockey star Jean Béliveau, and writer W.O. Mitchell have contributed their personal visions of Canada.

**Canada: A Portrait** is a beautiful illustration of the Canada of today.

Presented in a 30 cm X 23 cm (12 1/4" X 9") format, prestige hardcover, with over 200 pages, **Canada: A Portrait** (Catalogue No. 11-403E) is available in Canada for \$38.00 plus GST, US \$41.95 in the United States, and US \$48.95 in other countries.

To order write **Statistics Canada, Publications Sales, Ottawa, Ontario, K1A 0T6** or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication. For faster ordering call toll-free **1-800-267-6677** and use your VISA and MasterCard or fax your order to **(613) 951-1584**.

Le Canada est un pays qui défie l'imagination. Imaginez un pays où les Terre-Neuviens vivent plus près des Africains que de leurs compatriotes de la Colombie-Britannique. Un pays où se trouve une île sur laquelle s'étend un glacier plus grand que l'Irlande. Imaginez un pays qui compte 2 millions de lacs et le plus long littoral du monde, et pourtant un seul voisin.

Statistique Canada a créé la 54<sup>e</sup> édition d'**Un portrait du Canada** pour célébrer la grandeur de notre pays. C'est à partir du riche éventail de données nationales de Statistique Canada que l'on a brossé ce tableau de notre situation sociale, économique, culturelle et politique.

Plus de 60 magnifiques photos, mariées à un texte vivant, offrent une vision claire et détaillée de ce qu'est le Canada d'aujourd'hui.

Découvrez les splendides régions naturelles de ce pays, de même que son paysage humain des plus diversifiés, à travers six chapitres intitulés :

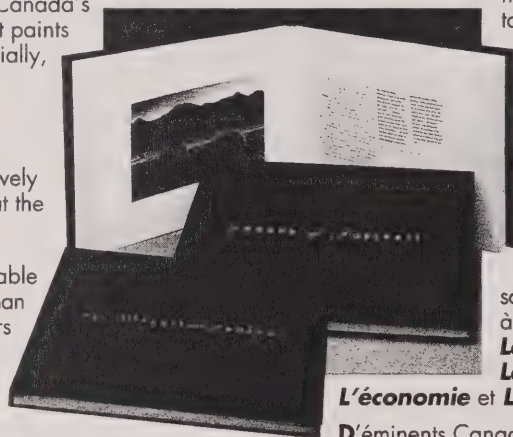
**Le territoire, La population, La société, Les arts et les loisirs, L'économie et Le Canada dans le monde.**

D'éminents Canadiens, tels Roberta Bondar, astronaute, Jean Béliveau, ancienne vedette de hockey, et W.O. Mitchell, écrivain, y font part de leur vision personnelle du Canada.

**Un portrait du Canada...** un magnifique ouvrage de collection qui décrit admirablement bien le Canada d'aujourd'hui.

Présenté dans un format de 30 cm sur 23 cm (12,25 po X 9 po), dans une couverture rigide de luxe et en plus de 200 pages, **Un portrait du Canada** (N° 11-403F au catalogue) coûte 38 \$ plus TPS au Canada, 41,95 \$ US aux États-Unis et 48,95 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, écrivez à **Statistique Canada, Vente des publications, Ottawa (Ontario), K1A 0T6** ou communiquez avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus proche. La liste figure dans la publication. Pour commander plus rapidement, composez sans frais le **1-800-267-6677** et utilisez votre carte VISA ou MasterCard ou télécopiez votre commande au **(613) 951-1584**.



Catalogue 51-002 Quarterly

Catalogue 51-002 Trimestriel

# Air Carrier Operations in Canada

July-September 1993

# Opérations des transporteurs aériens au Canada

Juillet-septembre 1993





## Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on CD, diskette, computer print-out, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct on line access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

## How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,  
Transportation Division,  
Facsimile Number (819) 953-8499

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: (819) 997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montreal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland, Labrador, Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
Alberta and Northwest Territories	1-800-563-7828
British Columbia and Yukon	1-800-663-1551

<b>Telecommunications Device for the Hearing Impaired</b>	<b>1-800-363-7629</b>
<b>Toll Free Order Only Line (Canada and United States)</b>	<b>1-800-267-6677</b>

## How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Marketing Division, Sales and Service, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277  
Facsimile Number 1(613)951-1584  
Toronto Credit card only (973-8018)

## Standards of Service to the Public

To maintain quality service to the public, Statistics Canada follows established standards covering statistical products and services, delivery of statistical information, cost-recovered services and service to respondents. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

## Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordiolinguée et le système d'extraction de Statistique Canada.

## Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doit être adressée au:

Centre des statistiques de l'aviation,  
Division des transports,  
Numéro du télécopieur (819) 953-8499

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: (819) 997-1986) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montréal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve, Labrador, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
Alberta et Territoires du Nord-Ouest	1-800-563-7828
Colombie-Britannique et Yukon	1-800-663-1551

<b>Appareils de télécommunications pour les malentendants</b>	<b>1-800-363-7629</b>
<b>Numéro sans frais pour commander seulement (Canada et États-Unis)</b>	<b>1-800-267-6677</b>

## Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Division du marketing, Ventes et Service, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277  
Numéro du télécopieur 1(613)951-1584  
Toronto Carte de crédit seulement (973-8018)

## Normes de service au public

Afin de maintenir la qualité du service au public, Statistique Canada observe des normes établies en matière de produits et de services statistiques, de diffusion d'information statistique, de services à recouvrement des coûts et de services aux répondants. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le Centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.



Statistics Canada  
Transportation Division  
Aviation Statistics Centre

# Air Carrier Operations in Canada

July-September 1993

Statistique Canada  
Division des transports  
Le Centre des statistiques de l'aviation

# Opérations des transporteurs aériens au Canada

Juillet-septembre 1993

Published by authority of the Minister  
responsible for Statistics Canada

◊ Minister of Industry,  
Science and Technology, 1994

All rights reserved. No part of this publication  
may be reproduced, stored in a retrieval system or  
transmitted in any form or by any means, electronic,  
mechanical, photocopying, recording or otherwise  
without prior written permission from Licence  
Services, Marketing Division, Statistics Canada,  
Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

July 1994

Price: Canada: \$25.00 per issue,  
\$99.00 annually

United States: US\$30.00 per issue,  
US\$119.00 annually

Other Countries: US\$35.00 per issue,  
US\$139.00 annually

Catalogue No. 51-002, Vol. 24, No. 3

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre  
responsable de Statistique Canada

◊ Ministre de l'Industrie, des Sciences  
et de la Technologie, 1994

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de  
transmettre le contenu de la présente publication, sous  
quelque forme ou par quelque moyen que ce soit,  
enregistrement sur support magnétique, reproduction  
électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou  
de l'emmagasiner dans un système de recouvrement,  
sans l'autorisation écrite préalable des Services de  
concession des droits de licence, Division du  
marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario,  
Canada K1A 0T6.

Juillet 1994

Prix : Canada : 25 \$ l'exemplaire,  
99 \$ par année

États-Unis : 30 \$ US l'exemplaire,  
119 \$ US par année

Autres pays : 35 \$ US l'exemplaire,  
139 \$ US par année

N° 51-002 au catalogue, vol. 24, n° 3

ISSN 0008-2570

Ottawa

## Note of Appreciation

*Canada owes the success of its statistical system to  
a long-standing cooperation involving Statistics  
Canada, the citizens of Canada, its businesses,  
governments and other institutions. Accurate and  
timely statistical information could not be produced  
without their continued cooperation and goodwill.*

## Note de reconnaissance

*Le succès du système statistique du Canada repose  
sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada  
et la population, les entreprises, les administrations  
canadiennes et les autres organismes. Sans cette  
collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible  
de produire des statistiques précises et actuelles.*

## Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- e estimated figures.
- p preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

## Conversion Factors

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperial
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short
	2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

## Acknowledgements

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction D. Dodds, Director, Transportation Division and G. Baldwin, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit of which T. Horricks is the Unit Head, R. Lund is the Statistician, and D. Bunting is Head of Production. It is also a product of the Fare Analysis and International Traffic Unit of which L. Di Pièro is the Unit Head, B. Snider is the Statistician and G. Lorrain is the Statistical Assistant.

The following persons also contributed directly and indirectly to the preparation of this publication:

### Civil and General Aviation Unit:

Denise Paul	Madeleine Saumier
Don Kirkpatrick	Micheline Gaudreau
Douglas Ryan	

### Fare Analysis and International Traffic Unit:

Diane Denis	Sylvie Moreau
-------------	---------------

### System Section:

Marc Maisonneuve

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences — Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 — 1984.



## Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- e nombres estimés.
- p nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

## Facteurs de conversion

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	Impériales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte
	2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

## Remerciements

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et G. Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale, dont T. Horricks est le chef de section, R. Lund est le statisticien et D. Bunting est le chef de la production. La Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international, dont L. Di Pièro est le chef de section, B. Snider est le statisticien et G. Lorrain est l'adjointe à la statistique ont également contribué à la production de cette publication.

Les personnes suivantes ont également contribué, directement ou indirectement, à la préparation de cette publication:

### Sous-section de l'aviation civile et générale:

Denise Paul	Madeleine Saumier
Don Kirkpatrick	Micheline Gaudreau
Douglas Ryan	

### Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international:

Diane Denis	Sylvie Moreau
-------------	---------------

### Section des systèmes:

Marc Maisonneuve

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" — "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 — 1984.



**Table of Contents**

	Page
Highlights	v
Introduction	ix
Special Articles	
Domestic Competition Among Canadian Air Carriers	x

**SECTION 1 THE QUARTER IN REVIEW**

Table 1.1 Ratios – Canadian Air Carriers, Level I	1
Table 1.2 Selected Economic and Demographic Indicators	2

**SECTION 2 OPERATING STATISTICS**

Table 2.1 Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3
Table 2.2 Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4
Table 2.3 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5
Table 2.4 Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7

**SECTION 3 FINANCIAL DATA**

Table 3.1 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8
Table 3.2 Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	9

**SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA**

Table 4.1 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11
Table 4.2 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12

**Table des matières**

	Page
Faits saillants	v
Introduction	ix
Études spéciales	
Concurrence interne entre les transporteurs aériens canadiens	x

**SECTION I REVUE DU TRIMESTRE**

Tableau 1.1 Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis	2

**SECTION 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION**

Tableau 2.1 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2 Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Tableau 2.3 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Tableau 2.4 Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7

**SECTION 3 DONNÉES FINANCIÈRES**

Tableau 3.1 Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Tableau 3.2 Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9

**SECTION 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT**

Tableau 4.1 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Tableau 4.2 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12



**Table of Contents – Concluded**

	Page
<b>SECTION 5 FARE BASIS DATA</b>	
Table 5.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	14
Table 5.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15
Table 5.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15
Table 5.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	16
Table 5.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	17
Table 5.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	18
Notes to Users	
Methodology and Data Limitations	21
Factors Which May Have Influenced the Data	26
Glossary	27

**Table des matières – fin**

	Page
<b>SECTION 5 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE</b>	
Tableau 5.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	14
Tableau 5.2 Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Tableau 5.3 Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Tableau 5.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	16
Tableau 5.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	17
Tableau 5.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	18
Notes aux utilisateurs	
Méthodes et restrictions	21
Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	26
Glossaire	29

## HIGHLIGHTS

### Operating Statistics

- Both passengers carried and passenger-kilometres flown by Canadian air carriers on scheduled routes decreased by roughly 3% in the third quarter of 1993, when compared to the third quarter of 1992. The domestic sector experienced most of the decline, dropping 7% in passenger-kilometres. Decreases of 7% to 12% have occurred in each of the last four quarters. Meanwhile, charter services continued to show strong growth, with increases of 6% in passengers carried and 5% in passenger-kilometres flown during the third quarter of 1993. Once again the domestic charter market grew rapidly, led by the large charter carriers Canada 3000, Air Transat and Royal Aviation. As the domestic scheduled market lost roughly 400 million passenger-kilometres, the domestic charter market picked up about 200 million. This represents an increase of 24% over the third quarter of 1992. In the previous three quarters the increases in the domestic charter market were roughly 40%.
- The Air Canada Connectors (the Air Canada affiliate network of scheduled carriers) reported a decrease of 3% in passenger-kilometres flown in the third quarter of 1993. Air Alliance, the Québec based Air Canada affiliate did not operate for over a month in this quarter due to a labour dispute involving their pilots.
- The Canadian Partners (the Canadian Airlines International Ltd. [CAIL] affiliate network) reported that passenger-kilometres grew by 2% in the third quarter of 1993. Structural changes involving routes and aircraft type occurred within the network early in 1993. These changes were most pronounced for Ontario Express, the Ontario based affiliate. During the first quarter of 1993 Ontario Express dropped many of its destinations, including all transborder operations and several northern Ontario points. Between the third quarter of 1992 and the third quarter of 1993, the number of aircraft in the fleet of Ontario Express declined from 26 to 8. Six of the eight aircraft used in the third quarter of 1993 were Aerospa-tiale ATR 42's, which seat 44 passengers. During 1992, Ontario Express used largely a combination of three other smaller aircraft types. Effectively, the carrier became much smaller, with fewer destinations, served by larger aircraft. However, as noted, passenger-kilometres flown by the whole affiliate group increased. Overall, the number of employees in the CAIL network of

## Faits saillants

### Statistiques d'exploitation

- Le nombre de passagers transportés et le nombre de passagers-kilomètres réalisés par les transporteurs aériens canadiens sur les liaisons régulières ont diminué d'environ 3% au troisième trimestre de 1993, par rapport au troisième trimestre de 1992. Le secteur intérieur a connu la plus importante baisse, le nombre de passagers-kilomètres régressant de 7%. Des diminutions de 7% à 12% ont été réalisées au cours de chacun des quatre derniers trimestres. Toutefois, les services d'affrètement ont continué d'afficher une forte croissance, avec des hausses de 6% du nombre de passagers transportés et de 5% du nombre de passagers-kilomètres réalisés au cours du troisième trimestre de 1993. Le marché des services d'affrètement intérieurs, ayant à sa tête les principaux transporteurs des services d'affrètement, Canada 3000, Air Transat et Royal Aviation a encore une fois connu un essor. Alors que le marché des services réguliers intérieurs a accusé un repli d'environ 400 millions de passagers-kilomètres, le marché des services d'affrètement a enregistré une augmentation d'environ 200 millions. Cela représente une hausse de 24% par rapport au troisième trimestre de 1992. Pour les trois trimestres précédents, le marché des services d'affrètement intérieurs a accusé une croissance d'environ 40%.
- Les liaisons Air Canada (le réseau de transporteurs affiliés d'Air Canada sur les services réguliers) ont déclaré une diminution de 3% du nombre de passagers-kilomètres réalisés au troisième trimestre de 1993. Air Alliance, le transporteur affilié d'Air Canada situé au Québec, n'a exercé aucune activité pendant un mois, à cause d'un conflit de travail impliquant ses pilotes.
- Les partenaires de Canadien (le réseau de transporteurs affiliés des Lignes aériennes Canadien International Ltée [LACI] ont déclaré une augmentation de 2% du nombre de passagers-kilomètres au troisième trimestre de 1993. Des changements structurels au chapitre des liaisons et des types d'aéronefs ont été effectués à l'intérieur du réseau au début de 1993. Ces changements ont surtout marqués Ontario Express, le transporteur affilié situé en Ontario. Au cours du premier trimestre de 1993, Ontario Express a cessé de desservir plusieurs de ses destinations, incluant toutes ses liaisons transfrontalières et plusieurs points du nord de l'Ontario. Entre le troisième trimestre de 1992 et le troisième trimestre de 1993, le nombre d'appareils dans le parc aérien d'Ontario Express a chuté de 26 à 8. L'appareil Aérospatiale ATR 42 qui contient 44 sièges comptait pour six des huit appareils utilisés au troisième trimestre de 1993. En 1992, Ontario Express a surtout utilisé une combinaison de trois autres types d'appareils plus petits. Effectivement, le transporteur est devenu beaucoup plus petit, desservant moins de destinations avec de plus gros appareils. Cependant, tel que noté, le nombre de passagers-kilomètres réalisés par l'ensemble du groupe des affiliés



affiliates was 14% less in the third quarter of 1993 than in the same quarter of 1992.

- Both Air Canada and CAIL reported improved passenger load factors (a measure of the fullness of the aircraft), on their scheduled operations in the third quarter of 1993. CAIL in particular reported a notable improvement, increasing from 72.8% in the third quarter of 1992 to 76.7% in the same quarter of 1993. Both major carriers reported that available seat-kilometres (a measure of capacity offered) dropped by roughly 5% this quarter.

### Financial Statistics

- For the second consecutive quarter, Canadian air carriers reported a substantial improvement in their operating performance (operating revenue minus operating expenses). Combining the operating performance with the interest accounts (interest income and interest expenses) gives the "basic" performance, an idea of how the industry performed after the basic costs of operations and aircraft payments are deducted from revenues. The basic income of the industry in the third quarter of 1993 increased by \$112 million to \$145 million. Air Canada improved by \$56 million and CAIL by \$34 million, while both affiliate networks improved by \$8 million. The carriers which make up the CAIL network have been the same since the second quarter of 1991. In the ten quarters since then, this is the first time in which the network has reported a basic income. However, during this period, each of the two affiliate networks has shown an improvement in their basic performance every quarter, when compared to the same quarter of the previous year.

### Fare Basis Data

- Compared to a year ago, the third quarter 1993 economy fare index for domestic scheduled services jumped by 17%, while the discount fare index increased by 2%. For international markets, the discount fare index increased by less than 1%, while the economy fare index increased by 4% from the previous year.
- During the third quarter of 1993, 68% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, down from 69% in the third quarter of 1992. In international markets, almost four out of every five scheduled passengers (78%) flew on discount fares.

s'est accru. L'effectif total du réseau de transporteurs affiliés de LACI a accusé un recul de 14% au troisième trimestre de 1993 par rapport au même trimestre en 1992.

- Air Canada et LACI ont déclaré des coefficients de remplissage (une mesure dans laquelle l'appareil est rempli) améliorés au titre des activités régulières au troisième trimestre de 1993. LACI, en particulier, a déclaré une amélioration importante du coefficient de remplissage, celui-ci passant de 72,8% au troisième trimestre de 1992 à 76,7% au cours de la même période en 1993. Les deux principaux transporteurs ont déclaré une diminution d'environ 5% du nombre de sièges-kilomètres disponibles (une mesure de la capacité offerte) au cours de ce trimestre.

### Données financières

- Pour le deuxième trimestre consécutif, les transporteurs aériens canadiens ont déclaré une amélioration importante de leur rendement d'exploitation (recettes d'exploitation moins dépenses d'exploitation). La combinaison du rendement d'exploitation avec les comptes d'intérêts (revenus d'intérêts et intérêts versés) fournit le rendement de «base» de l'industrie. Cela donne une bonne indication de la performance d'une industrie une fois que les coûts d'exploitation de base et les paiements des aéronefs sont déduits des recettes d'exploitation. Le revenu découlant de ce calcul pour l'industrie au troisième trimestre de 1993 a augmenté de 112 millions\$ pour atteindre 145 millions\$. Le revenu d'Air Canada s'est accru de 56 millions\$ et celui de LACI, de 34 millions\$. Le revenu des réseaux des transporteurs affiliés a progressé de 8 millions\$. Les transporteurs qui forment le réseau de LACI sont les mêmes depuis le deuxième trimestre de 1991. C'est la première fois, au cours des dix trimestres qui ont suivi cette période, que le réseau déclare un revenu de «base». Toutefois, durant cette période, chacun des deux réseaux de transporteurs affiliés ont enregistré une amélioration de leur rendement de «base» à chaque trimestre, comparativement au même trimestre de l'année précédente.

### Données sur la base tarifaire

- Au cours du troisième trimestre de 1993, l'indice des tarifs de la classe économique pour les services réguliers intérieurs s'est accru de 17% par rapport à l'année précédente, alors que l'indice des tarifs réduits a progressé de 2%. Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs réduits a montré une augmentation de moins de 1%, alors que l'indice des tarifs économiques a montré une augmentation de 4% par rapport à l'année précédente.
- Au cours du troisième trimestre de 1993, 68% des passagers des vols réguliers intérieurs ont profité de tarifs réduits, en regard de 69% au cours du troisième trimestre de 1992. Dans les marchés internationaux, près de quatre passagers sur cinq (78%) ont voyagé à prix réduit.



- The decrease in the use of discount fares in the third quarter of 1993 was widespread among the provinces, with six provinces posting decreases. Saskatchewan and Quebec posted the largest decreases, with reductions of about 4 and 3 percentage points, respectively, when compared to the same period in 1992.
- Six des provinces ont connu des baisses dans l'utilisation des tarifs réduits au cours du troisième trimestre de 1993. La Saskatchewan et le Québec, avec des baisses respectives d'environ 4 et 3 points de pourcentage, ont enregistré les plus fortes diminutions par rapport à la même période en 1992.
- During the third quarter of 1993, the average fare paid by passengers on all domestic city-pairs was \$193, up 8% from the average of \$179 reported a year earlier. The average fare paid by international passengers was \$384, up 2% from a year earlier.
- Au cours du troisième trimestre de 1993, le tarif moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à 193\$, une hausse de 8% par rapport au tarif moyen de 179\$ déclaré une année plus tôt. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux était de 384\$, soit une augmentation de 2% par rapport à la même période de l'année précédente.



## Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada** and the redesigned annual publication **Canadian Civil Aviation** maintain most of the past series and also includes fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The quarterly publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses.

This publication, **Air Carrier Operations in Canada**, provides some historical perspective, displaying data for the current reference period and the same quarter of the previous year.

## Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente.



## Special Articles

### Basic Profitability of Canadian Air Carrier Families, 1988-1992

by R. Lund

For the five years since the beginning of deregulation in 1988, up to and including 1992, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) and their networks of affiliate carriers reported a cumulative operating loss of \$318 million. In addition, they earned interest income of \$343 million, and incurred interest expenses of \$1.4 billion. Together these items amounted to a "basic" loss of \$1.4 billion over the period. Based on three quarters of 1993 data, all four groups reported improved positions, compared to the first three quarters of 1992. Air Canada lead the way to this point in 1993, cutting their basic loss in half.

#### Notes:

The income concept examined in this article is referred to as "basic" income, and essentially reflects income from continuing operations before tax. In addition to operating income, it includes interest expense and interest income. Including the interest accounts in the measure allows for financing expenses of all types to be included, not just those contained in the operating expense accounts. Basic income does not include extraordinary items such as capital gains or miscellaneous accounts, and it does not include income tax.

Air Canada and CAIL are the two major air carriers in Canada. Each has an affiliate network of carriers which feed them passengers on scheduled routes. These networks have evolved greatly over their formative years which began before deregulation. Taken together, a major carrier and its affiliate is referred to as a family. In 1992, the Air Canada Connectors included Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario and NWT Air. The CAIL Partners were Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadian, Ontario Express and Time Air.

Figure 1 shows the basic performance of the major air carriers and their affiliates over the period 1988 to 1992. Figure 2 shows the basic performance as a percentage of total operating revenue.

## Études spéciales

### Rentabilité de base des familles de transporteurs aériens canadiens, 1988-1992

par R. Lund

Pour la période de cinq ans allant du début de la déréglementation en 1988 jusqu'en 1992 inclusivement, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International (LACI) et leurs réseaux de transporteurs affiliés ont déclaré des pertes d'exploitation cumulées de 318 millions\$. De plus, ces compagnies ont déclaré des intérêts créditeurs de 343 millions\$ et des frais d'intérêt de 1.4 milliard\$. Ensemble, ces postes ont représenté des pertes "directes" de 1.4 milliard\$ au cours de la période. Selon les données fournies pour trois trimestres de 1993, les quatre groupes se trouvent dans une meilleure situation par rapport aux trois premiers trimestres de 1992. Air Canada est la compagnie qui a le mieux remonté la pente en 1993, réduisant de moitié ses pertes directes.

#### Nota:

Le concept de revenu examiné dans cette étude a trait au revenu «direct» et reflète essentiellement le revenu d'exploitation continu avant impôt. En plus du revenu d'exploitation, il comprend les intérêts versés et les revenus d'intérêts. Le fait d'inclure les comptes d'intérêts dans la mesure permet d'inclure tous les types de dépenses financières, et pas seulement ceux contenus dans les comptes de dépenses d'exploitation. Le revenu «direct» ne comprend pas les éléments extraordinaires tels que les gains en capital ou les comptes divers, et l'impôt sur le revenu.

Air Canada et LACI sont les deux principaux transporteurs aériens canadiens. Chacun exploite un réseau de transporteurs affiliés qui l'alimentent en passagers sur des vols réguliers. Ces réseaux ont pris beaucoup d'expansion depuis leurs débuts qui remontent à la période d'avant-déréglementation. On appelle «famille» le transporteur principal et ses transporteurs affiliés. En 1992, l'Air Canada comptaient comme Liaisons Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. Les partenaires de LACI étaient Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et Time Air.

La figure 1 présente le rendement de base des principaux transporteurs aériens et de leurs compagnies affiliées pour la période 1988-1992. La figure 2 présente le même rendement de base en pourcentage des recettes d'exploitation totales.

Figure 1

Basic Income (loss) of Major Carriers and Affiliates

Revenu (perte) direct des principaux transporteurs et des affiliés

Figure 1

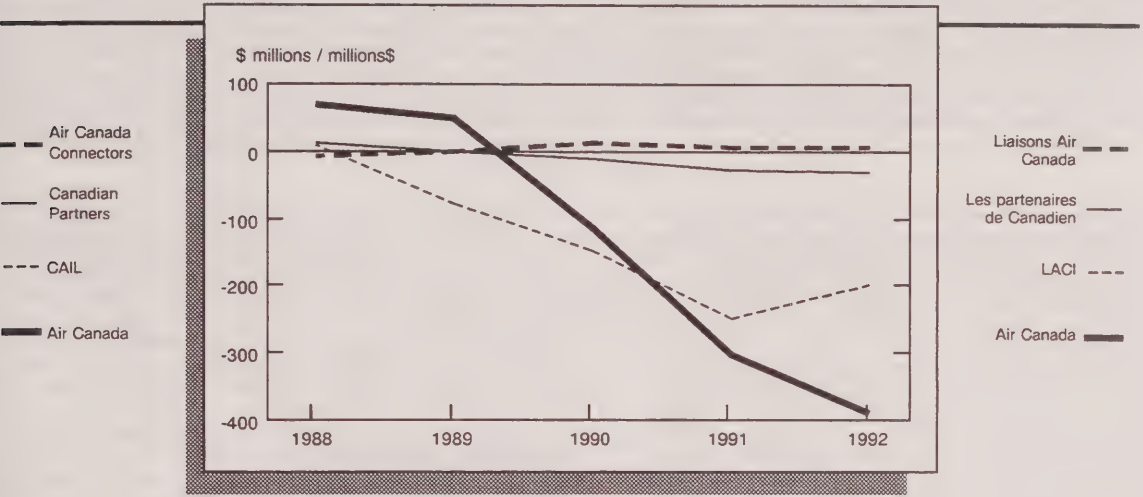
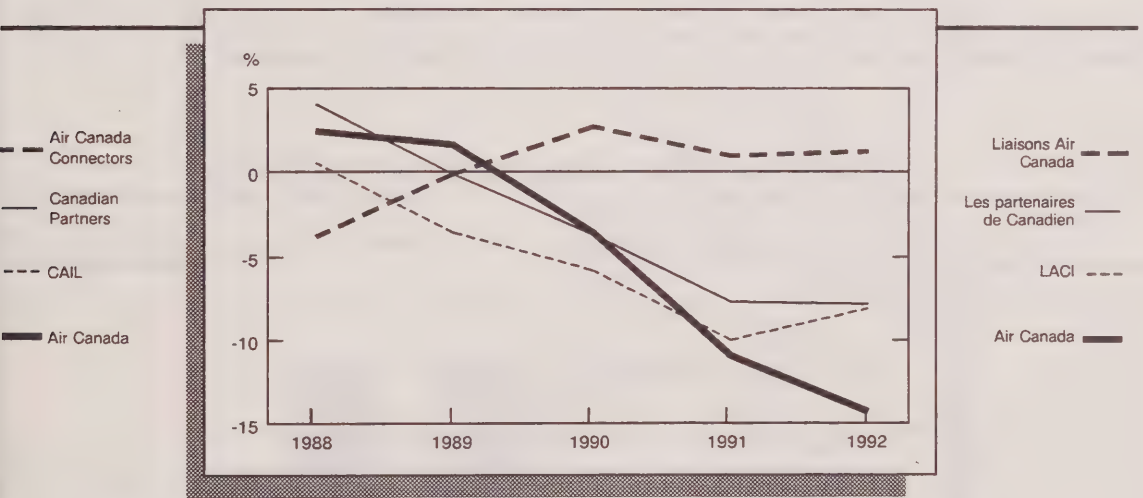


Figure 2

Basic Income (loss)/Operating Revenue

Revenu (perte) direct/Recettes d'exploitation

Figure 2



For Air Canada and CAIL, a combination of large operating losses and interest expenses both played a major part in their deteriorating financial performance. Operating incomes in the first years of deregulation (as high as \$143 million for Air Canada and \$38 million for CAIL in 1988) were followed by operating losses in later years (as high as \$231 million for Air Canada in 1992 and \$149 million for CAIL in 1991). The years after 1989 were characterized by

En ce qui concerne Air Canada et CAIL, le déclin de leur rendement financier est en grande partie attribuable à une combinaison de pertes d'exploitation et de frais d'intérêt élevés. Ces compagnies ont enregistré des bénéfices d'exploitation au cours des premières années de la déréglementation (jusqu'à 143 millions\$ pour Air Canada et 38 millions\$ pour CAIL en 1988), puis des pertes d'exploitation au cours des années suivantes (jusqu'à 231 millions\$ pour Air Canada en 1992 et 149 millions\$ pour CAIL

substantially reduced levels of demand for scheduled air services. Also, both major carriers reported substantial increases in their interest expenses after 1989. Air Canada's interest expense grew from roughly \$100 million in 1988 and 1989, to nearly \$200 million in 1992, as a result of their fleet renewal program. CAIL's interest expense doubled after 1989 to roughly \$100 million as they incurred debt associated with the purchase of Wardair. Their long-term debt increased from \$525 million in 1989 to \$852 million in 1990.

Although the basic financial performance of the affiliate networks does not appear noticeably different in Figure 1, substantial differences between the two groups are noticeable in Figure 2. By 1990 both the Air Canada and CAIL networks had reported one good year (basic income of \$11 million to \$14 million), one bad year (basic loss of \$10 million to \$11 million) and one breakeven year. After 1990, the basic financial performance of the two networks diverged noticeably. The Air Canada Connectors stayed profitable, although with relatively low basic incomes of \$4 and \$6 million respectively, in 1991 and 1992. However, the CAIL Partners reported two years with basic losses in the \$30 million range. These losses, taken as a percentage of operating revenue, were similar in magnitude to those reported by the major carriers.

Cumulatively, over the five year period, only one of the four component groups, the Air Canada Connectors, showed a basic income.

en 1991). Après 1989, on a observé une baisse importante de la demande de services aériens réguliers. De même, les deux principaux transporteurs ont déclaré une hausse marquée de leurs frais d'intérêt après 1989. Chez Air Canada, ces frais ont progressé pour passer d'environ 100 millions\$ en 1988 et en 1989 à près de 200 millions\$ en 1992, en raison de son programme de remplacement de la flotte. Les frais d'intérêt de LACI ont doublé après 1989 pour atteindre environ 100 millions\$, la compagnie ayant contracté une dette pour l'achat de la société Wardair. Sa dette à long terme a donc augmenté et est passée de 525 millions\$ en 1989 à 852 millions\$ en 1990.

Bien qu'il ne semble pas y avoir une différence marquée dans le rendement financier de base des transporteurs affiliés à la figure 1, on note des écarts importants entre les deux groupes à la figure 2. En 1990, les réseaux d'Air Canada et de LACI avaient déclaré une bonne année (des revenus directs variant entre 11 millions\$ et 14 millions\$), une mauvaise année (des pertes directes variant entre 10 millions\$ et 11 millions\$) et une année au seuil de rentabilité. Après 1990, on a observé un écart considérable dans le rendement financier de base des deux réseaux. Les transporteurs affiliés d'Air Canada sont demeurés rentables, bien qu'ayant généré des revenus directs relativement peu élevés (4 millions\$ et 6 millions\$ respectivement en 1991 et en 1992). Toutefois, les partenaires de LACI ont déclaré deux années de pertes directes de l'ordre de 30 millions\$. Ces pertes, exprimées en pourcentage des recettes d'exploitation, étaient de grandeur semblables à celles déclarées par les principaux transporteurs.

Sur une base cumulative, au cours de la période de cinq ans, une seule des quatre composantes, soit les Liaisons d'Air Canada, ont déclaré des revenus directs.

Figure 3

Cumulative Basic Income (loss), 1988-1992

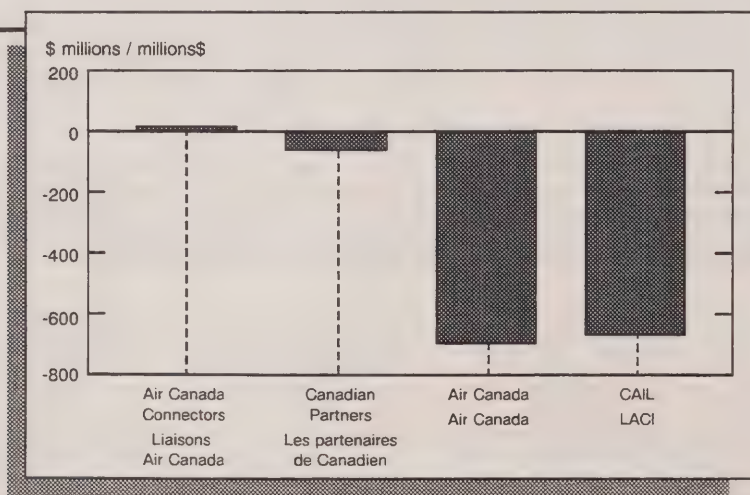


Figure 3

Revenu (perte) direct cumulé, 1988-1992



Figure 4, using data from the first three quarters of 1992 and 1993, shows that an improvement in the basic performance was reported by each of the components of the two families of scheduled air carriers in 1993. Air Canada reduced its basic loss by nearly 50%, while CAIL remained at roughly the same position. Both affiliate networks improved their basic financial performance by just over \$20 million. Air Canada cited rigorous cost management as the reason for the improvement, noting that 65% of the air carrier's employees have accepted a wage reduction.

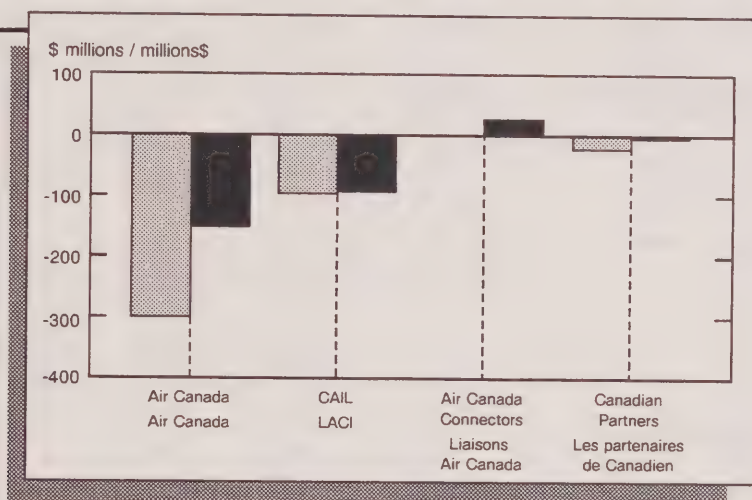
Figure 4

**Basic Income (loss) of the Major Carriers and  
Affiliate Networks**  
Third Quarter Year-to-Date, 1992-1993

Si l'on se fonde sur les données des trois premiers trimestres de 1992 et de 1993, on remarque à la figure 4 que chacune des composantes des deux familles de transporteurs aériens réguliers a déclaré avoir amélioré son rendement de base en 1993. Air Canada a réduit ses pertes directes de près de 50%, tandis que LACI a conservé à peu près la même position. Les deux réseaux de transporteurs affiliés ont amélioré leur rendement financier de base d'un peu plus de 20 millions\$. Pour expliquer cette amélioration, Air Canada a cité une gestion rigoureuse des coûts, notant que 65% des employés du transporteur aérien ont accepté une réduction de salaires.

Figure 4

**Revenu (perte) direct des principaux transporteurs et  
des réseaux de transporteurs affiliés**  
Données cumulées au troisième trimestre, 1992-1993



Text Table 1

**Cumulative Financial Data, Major Carriers and the  
Affiliate Networks, 1988-1992**

Tableau explicatif 1

**Données financières cumulées, principaux  
transporteurs et réseaux de transporteurs affiliés,  
1988-1992**

	Air Canada Connectors	Canadian Partners	Air Canada	CAIL
	Liaisons Air Canada	Partenaires de Canadien		LACI
	\$'000,000			
Operating Revenue - Recettes d'exploitation	2,099	1,763	14,613	11,685
Operating Expenses - Dépenses d'exploitation	1,861	1,745	14,838	12,033
<b>Operating Income (loss) - Revenus (pertes) d'exploitation</b>	<b>238</b>	<b>18</b>	<b>(225)</b>	<b>(349)</b>
Interest Income - Revenus d'intérêts	5	4	243	90
Interest Expenses - Intérêts versés	229	84	715	410
<b>Basic Income (loss) - Revenus (pertes) directs</b>	<b>14</b>	<b>(62)</b>	<b>(696)</b>	<b>(669)</b>
Capital Gain (loss) - Gains (pertes) en capital	(1)	(12)	230	79
Miscellaneous Income (expenses) - Revenus (dépendances) divers	(8)	6	(64)	(210)
Income Tax (refund) - Impôts sur le revenu (remboursements)	4	3	(31)	(92)
<b>Net Income (loss) - Revenus (pertes) nets</b>	<b>1</b>	<b>(71)</b>	<b>(499)</b>	<b>(708)</b>

# Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market – Third Quarter 1993 by R. Lund

Text Table 4

## Scheduled Operations of the Major Canadian Families and Their Component Groups, Third Quarter 1993

# Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers – Troisième trimestre 1993 par R. Lund

Tableau explicatif 4

## Activités régulières des principaux groupes canadiens et de leurs affiliés, Troisième trimestre 1993

		Air Canada	Canadian	Air Canada Connectors	Canadian Partners
		Air Canada	Canadien	Liaison Air Canada	Partenaires Canadien
Passengers – Passagers	'000	3,168	1,981	920	793
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-0.2	-7.0	-7.9	1.6
Market Share – Part du marché	%	46.2	28.9	13.4	11.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000 000	6 846	6 147	433	361
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-3.4	0.4	-2.7	2.3
Market Share – Part du marché	%	49.7	44.6	3.1	2.6
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	9 568	8 017	855	760
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-5.0	-4.8	-10.0	-0.9
Market Share – Part du marché	%	49.8	41.8	4.5	4.0
Passenger Revenue – Recettes-passagers	\$'000,000	687	685	121	94
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-0.1	5.6	2.2	4.9
Market Share – Part du marché	%	43.3	43.2	7.6	5.9
Hours Flown – Heures de vol	'000	89	67	51	44
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-5.4	-7.3	-16.0	-11.0
Market Share – Part du marché	%	35.4	26.7	20.4	17.6
		Air Canada Family	Canadian Family	Both Major Carriers	Both Affiliates
		Groupe Air Canada	Groupe Canadien	Principaux Transporteurs	Affiliés
Passengers – Passagers	'000	4,088	2,774	5,150	1,712
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-2.0	-4.7	-2.9	-3.7
Market Share – Part du marché	%	59.6	40.4	75.0	25.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000 000	7 278	6 509	12 993	794
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-3.4	0.5	-1.7	-0.5
Market Share – Part du marché	%	52.8	47.2	94.2	5.8
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	10 422	8 777	17 584	1 615
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-5.4	-4.4	-4.9	-5.9
Market Share – Part du marché	%	54.3	45.7	91.6	8.4
Passenger Revenue – Recettes-passagers	\$'000,000	808	780	1 373	215
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	0.2	5.5	2.7	3.4
Market Share – Part du marché	%	50.9	49.1	86.5	13.5
Hours Flown – Heures de vol	'000	140	111	156	95
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-9.6	-8.8	-6.2	-13.7
Market Share – Part du marché	%	55.8	44.2	62.1	37.9

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table in both 1992 and 1993, consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario, and NWT Air. The Canadian Partners, were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air. The data for the families include the major carriers and their affiliates. This table contains revisions to the previously released quarterly data.

Le réseau de transporteurs d'Air Canada, pour les fins de ce tableau en 1992 et 1993, était constitué de: Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. Le réseau de transporteurs partenaires Canadien, en 1993, comprenait Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et Time Air. Les données pour les familles contiennent les deux principaux transporteurs et leurs transporteurs affiliés. Ce tableau contient des nombres rectifiés des données trimestrielles déjà publiées.

Structural changes involving routes and aircraft type which occurred within the CAIL network will affect data for all quarters of 1993. These changes were most pronounced for Ontario Express, the Ontario based affiliate. During the first quarter of 1993, Ontario Express dropped many of its destinations, including all transborder operations and several northern Ontario points.

Les changements structurels au chapitre des liaisons et des types d'aéronefs qui ont été effectués à l'intérieur du réseau de LACI auront une incidence sur les données pour tous les trimestres de 1993. Ces changements ont surtout marqué Ontario Express, le transporteur affilié situé en Ontario. Au cours du premier trimestre de 1993, Ontario Express a cessé de desservir plusieurs de ses destinations, incluant toutes ses liaisons transfrontalières et plusieurs points du nord de l'Ontario.



**FOR FURTHER READING**

Selected Publications  
from Statistics Canada

**LECTURES SUGGÉRÉES**

Choisies parmi les publications  
de Statistique Canada

	Catalogue
<b>Surface and Marine Transport – Service Bulletin</b> , Bilingual, Eight issues/year.	
<b>Air Carrier Operations in Canada</b> , Quarterly, Bilingual	
<b>Aviation Statistics Centre – Service Bulletin</b> , Monthly, Bilingual	
<b>Air Carrier Traffic at Canadian Airports</b> , Quarterly, Bilingual	
<b>Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report</b> , Annual, Bilingual	
<b>Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report</b> , Annual, Bilingual	
<b>Canadian Civil Aviation</b> , Annual, Bilingual	
<b>Air Charter Statistics</b> , Annual, Bilingual	
<b>Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation</b> , Occasional, issued in 1993.	
<b>Railway Carloadings</b> , Monthly, Bilingual	
<b>Railway Operating Statistics</b> , Monthly, Bilingual	
<b>Rail In Canada</b> , Annual, Bilingual	
<b>Passenger Bus and Urban Transit Statistics</b> , Monthly, Bilingual	
<b>Passenger Bus and Urban Transit Statistics</b> , Annual, Bilingual	
<b>Road Motor Vehicles: Fuel Sales</b> , Annual, Bilingual	
<b>Road Motor Vehicles: Registrations</b> , Annual, Bilingual	
<b>Trucking in Canada</b> , Annual, Bilingual	
<b>Shipping in Canada</b> , Annual, Bilingual	
<b>Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service</b> , Bilingue, Huit numéros/année.	50-002
<b>Opérations des transporteurs aériens au Canada</b> , Trimestriel, Bilingue	51-002
<b>Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service</b> , Mensuel, Bilingue	51-004
<b>Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens</b> , Trimestriel, Bilingue	51-005
<b>Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur</b> , Annuel, Bilingue	51-204
<b>Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis</b> , Annuel, Bilingue	51-205
<b>Aviation civile canadienne</b> , Annuel, Bilingue	51-206
<b>Statistique des affrètements aériens</b> , Annuel, Bilingue	51-207
<b>L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile</b> , Hors série, publiée en 1993.	51-501
<b>Chargements ferroviaires</b> , Mensuel, Bilingue	52-001
<b>Statistique de l'exploitation ferroviaire</b> , Mensuel, Bilingue	52-003
<b>Le transport ferroviaire au Canada</b> , Annuel, Bilingue	52-216
<b>Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain</b> , Mensuel, Bilingue	53-003
<b>Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain</b> , Annuel, Bilingue	53-215
<b>Véhicules automobiles: Ventes de carburants</b> , Annuel, Bilingue	53-218
<b>Véhicules automobiles: Immatriculations</b> , Annuel, Bilingue	53-219
<b>Le camionnage au Canada</b> , Annuel, Bilingue	53-222
<b>Le transport maritime au Canada</b> , A., Bil.	54-205

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.

Section 1		Section 1			
THE QUARTER IN REVIEW		REVUE DU TRIMESTRE			
Table 1.1		Tableau 1.1			
Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1993		Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1993			
		Total			Change Variation
		1992	1993		
					%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.105	0.110		4.8
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.383	0.342		-10.7
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.903	0.921		2.0
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	42 588	48 720		14.4
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	105.98	112.17		...
		Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.290	0.100	0.112	0.268
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	2.988	0.328	0.340	7.457
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	2.911	0.835	0.941	2.737
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	45 110	44 048	55 158	46 133
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	129.88	110.80	112.54	114.58

Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators,  
July-September 1993

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis,  
Juillet-septembre 1993

		1992	1993	Change Variation %
Population of Canada – Population du Canada	'000	27 445.0	28 753.0	4.8
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	12 223.0	12 396.0	1.4
Disposable income <sup>1</sup> – Revenu disponible <sup>1</sup>	\$'000'000	480 212	490 420	2.1
Per capita disposable income <sup>1</sup> – Revenu disponible par habitant <sup>1</sup>	\$	1 7497.3	17 056.3	-2.5
Per capita trip spending (including fares) <sup>2</sup> – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) <sup>2</sup>				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	177.0	.. <sup>3</sup>	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	156.2	155.1	-0.7
Average spending per trip (including fares) – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	106.9	.. <sup>3</sup>	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	1369.9	1 510.8	10.3
Average cost of air fares (Level I carriers) <sup>4</sup> – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I) <sup>4</sup>				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	179.2	192.7	7.5
– International travel – Voyages internationaux	\$	377.6	383.9	1.7
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
– All items – Ensemble		128.4	130.6	1.7
– Transportation – Transports		122.4	125.8	2.8
– Public transportation – Transport public		136.5	141.5	3.7
Travel price index – Indice des prix des voyages	1986 = 100	133.2	136.0	2.1
Air fare index (Level I carriers) <sup>4</sup> – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I) <sup>4</sup>	1986 = 100			
– Domestic travel – Voyages intérieurs		138.5	149.4	7.9
– International travel – Voyages internationaux		115.4	118.0	2.3
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
– All industries – Toutes les industries		111.2	114.6	3.1
– Transport industry – Industrie du transport		99.8	102.5	2.7
– Air transportation – Transport aérien		89.2	76.9	-13.8
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	15.0	12.6	-16.1

(s.a.) – seasonally adjusted. – (dés.) – désaisonnalisé.

<sup>1</sup> Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. – Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.

Source: Canadian Economic Observer – L'observateur économique canadien.

<sup>2</sup> Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.<sup>3</sup> This figure is not available for the year 1993, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For the period July-September 1990, the per capita trip spending totalled \$109 and the average spending per trip, \$190. – Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1992, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Au cours de la période Juillet-septembre 1990, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$109 et les dépenses moyennes par voyage, \$190.<sup>4</sup> As of January 1993, two level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario express) sont également inclus.



## Section 2

### OPERATING STATISTICS

Table 2.1

Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
July-September 1993

## Section 2

### STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens  
canadiens, Juillet-septembre 1993

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III			Niveaux I-IV		
	1992	1993	Change Variation	1992	1993	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
<b>All services – Tous les services</b>						
Number of carriers included <sup>1</sup> – Nombre de transporteurs inclus <sup>1</sup>	102	94	-7.8	251	235	-6.0
Passengers – Passagers	8 884	8 706	-2.0	8 993	8 824	-1.9
Goods carried – Marchandises transportées kg	156 120	170 603	9.3	163 309	181 939	11.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	19 503 614	19 359 033	-0.7	19 529 162	19 384 899	-0.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 950 361	1 935 903	-0.7	1 952 916	1 938 490	-0.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	376 510	420 413	11.7	378 385	422 148	11.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 326 872	2 356 316	1.3	2 331 301	2 360 638	1.3
Hours flown – Heures de vol	448	417	-6.9	615	595	-3.2
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>						
Passengers – Passagers	7 374	7 113	-3.5	7 387	7 128	-3.5
Goods carried – Marchandises transportées kg	121 570	132 150	8.7	121 993	132 634	8.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	14 266 545	13 876 219	-2.7	14 269 656	13 879 353	-2.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 426 655	1 387 622	-2.7	1 426 966	1 387 935	-2.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	358 534	400 435	11.7	358 605	400 513	11.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 785 189	1 788 057	0.2	1 785 571	1 788 448	0.2
Hours flown – Heures de vol	324	300	-7.5	333	304	-8.7
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>						
Passengers – Passagers	1 511	1 593	5.5	1 606	1 697	5.6
Goods carried – Marchandises transportées kg	34 550	38 452	11.3	41 316	49 305	19.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	5 237 069	5 482 814	4.7	5 259 506	5 505 546	4.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	523 707	548 281	4.7	525 951	550 555	4.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	17 976	19 978	11.1	19 779	21 635	9.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	541 683	568 259	4.9	545 730	572 190	4.8
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	124	117	-5.5	168	169	0.8
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	--	--	325.0	114	122	6.7
Hours flown: total – Heures de vol: total	124	117	-5.4	282	291	3.2

<sup>1</sup> Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.2

## Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, July-September 1993

Tableau 2.2

## Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Juillet-septembre 1993

		Domestic		Transborder		Other international	
		Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
		1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
<b>All services – Tous les services</b>							
Passengers – Passagers		5 727	-4.3	1 205	6.0	1 893	1.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg	119 867	8.2	19 391	27.3	42 682	14.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		6 650 662	-3.3	1 819 067	10.4	10 915 170	-0.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		665 066	-3.3	181 907	10.4	1 091 517	-0.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		135 870	10.8	31 756	2.2	254 521	13.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		800 936	-1.1	213 663	9.1	1 346 038	1.6
Hours flown – Heures de vol		482	-4.2	41	-4.3	73	4.2
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>							
Passengers – Passagers		4 986	-5.8	975	6.6	1 166	-1.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg	80 969	6.8	9 472	2.2	42 193	14.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		5 598 309	-7.1	1 297 601	9.5	6 983 444	-1.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		559 831	-7.1	129 760	9.5	698 344	-1.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		122 261	11.9	25 398	-2.1	252 854	13.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		682 092	-4.2	155 158	7.4	951 198	2.4
Hours flown – Heures de vol		228	-10.0	33	-5.4	43	-3.2
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>							
Passengers – Passagers		741	6.7	230	3.6	726	5.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg	38 897	11.3	9 919	66.2	489	19.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		1 052 353	24.1	521 466	12.9	3 931 727	-0.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		105 235	24.1	52 147	12.9	393 173	-0.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		13 609	2.1	6 358	23.5	1 668	28.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		118 845	21.1	58 505	14.0	394 840	-0.4
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: voilure fixe		139	0.7	8	0.4	22	1.4
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		115	3.2	–	–	7	125.0
Hours flown: total – Heures de vol: total		254	1.8	8	0.4	30	17.4

Table 2.3  
Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
Level I, July-September 1993

Tableau 2.3  
Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens  
canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1993

		Total		Change
		1992	1993	Variation
		'000	'000	%
<b>All services – Tous les services</b>				
Passengers – Passagers		6 312	6 156	-2.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	98 837	107 007	8.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		14 051 751	13 782 825	-1.9
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 405 175	1 378 283	-1.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		347 150	383 463	10.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 752 325	1 761 746	0.5
Hours flown – Heures de vol		214	202	-5.8
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>				
Passengers – Passagers		6 082	5 954	-2.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg	98 691	106 616	8.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		13 508 296	13 308 002	-1.5
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		19 152 541	18 261 190	-4.7
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	70.53	72.88	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 350 830	1 330 800	-1.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		346 627	382 202	10.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 697 457	1 713 003	0.9
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		2 800 618	2 697 111	-3.7
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	60.61	63.51	...
Hours flown – Heures de vol		207	195	-5.8
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>				
Passengers – Passagers		230	202	-12.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg	147	391	166.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		543 455	474 824	-12.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		54 345	47 482	-12.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		522	1 261	141.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		54 868	48 743	-11.2
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		7	7	-5.7
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		–	–	–
Hours flown: total – Heures de vol: total		7	7	-5.7



Table 2.3

**Operating Statistics - Canadian Air Carriers,  
Level I, July-September 1993 - Concluded**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens  
canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1993 - fin**

		Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
				'000	
<b>All services - Tous les services</b>					
Passengers - Passagers		392	3 245	2 099	420
Goods carried - Marchandises transportées	kg	1 168	62 903	41 486	1 449
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		151 823	7 083 945	6 374 734	172 323
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		15 182	708 395	637 473	17 232
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		484	218 081	164 588	310
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		15 666	926 476	802 061	17 543
Hours flown - Heures de vol		20	92	71	20
<b>Scheduled services - Services réguliers</b>					
Passengers - Passagers		391	3 168	1 981	413
Goods carried - Marchandises transportées	kg	1 168	62 625	41 374	1 449
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		151 569	6 845 507	6 147 371	163 556
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles		315 114	9 567 612	8 016 730	361 734
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	%	48.10	71.55	76.68	45.21
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		15 157	684 551	614 737	16 356
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		484	217 046	164 362	310
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		15 640	901 597	779 099	16 666
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles		28 803	1 457 203	1 160 355	50 749
Weight load factor - Coefficient de chargement	%	54.30	61.87	67.14	32.84
Hours flown - Heures de vol		20	89	67	19
<b>Charter services - Services d'affrètement</b>					
Passengers - Passagers		1	77	117	7
Goods carried - Marchandises transportées	kg	-	279	112	-
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		254	238 439	227 363	8 767
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		25	23 844	22 736	877
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		-	1 035	226	-
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		25	24 879	22 962	877
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe		--	2	4	1
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères		--	-	-	-
Hours flown: total - Heures de vol: total		--	2	4	1

Table 2.4

**Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, July-September 1993**

Tableau 2.4

**Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Juillet-septembre 1993**

	1992	1993	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	60	54	-10.0
<b>Domestic – Intérieur</b>			
Newfoundland – Terre-Neuve	11 827	5 877	-50.3
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	10	17	70.0
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	1 805	696	-61.4
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	138	326	136.2
Quebec – Québec	14 015	17 362	23.9
Ontario	2 434	5 265	116.3
Manitoba	4 194	3 552	-15.3
Saskatchewan	433	576	33.0
Alberta	12 773	13 473	5.5
British Columbia – Colombie-Britannique	48 426	44 485	-8.1
Yukon	3 151	2 724	-13.6
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	13 769	22 225	61.4
Total	112 975	116 578	3.2
<b>International</b>	3 264	7 344	125.0
Total	116 239	123 922	6.6

### Section 3

#### FINANCIAL DATA

Table 3.1

Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Levels I-III, July-September 1993

### Section 3

#### DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens  
des niveaux I-III, Juillet-septembre 1993

	1992	1993	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>			
Scheduled services – Services réguliers	1 747 020	1 778 418	1.8
– Passengers – Passagers	1 589 787	1 624 209	2.2
– Goods – Marchandises	157 233	154 209	-1.9
Charter services – Services d'affrètement	300 230	276 385	-7.9
– Passengers – Passagers	282 583	257 974	-8.7
– Goods – Marchandises	17 647	18 410	4.3
Other flying services – Autres services aériens	8 686	9 744	12.2
Subsidies – Subventions d'exploitation	2 246	2 707	20.5
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	55 329	53 467	-3.4
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	2 113 511	2 120 721	0.3
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	38 421	35 397	-7.9
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	708 028	683 101	-3.5
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	197 271	196 001	-0.6
General services and administration – Services généraux et administration	958 278	896 209	-6.5
Depreciation – Dépréciation	82 599	80 960	-2.0
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 984 598	1 891 668	-4.7
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	128 913	229 053	77.7
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	( 5 364)	17 586	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	6 437	13 171	104.6
Interest expenses – Intérêts versés	103 219	97 712	-5.3
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	12 812	( 42 484)	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	( 89 333)	( 109 439)	22.5
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	39 580	119 614	202.2
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	10 594	11 043	4.2
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	28 987	108 571	274.6



Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Level I, July-September 1993**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de  
niveau I, Juillet-septembre 1993**

	Total		Change Variation
	1992	1993	
	\$ '000	\$ '000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>			
Scheduled services – Services réguliers	1 548 289	1 591 310	2.8
– Passengers – Passagers	1 415 603	1 460 444	3.2
– Goods – Marchandises	132 686	130 866	-1.4
Charter services – Services d'affrètement	33 484	30 602	-8.6
– Passengers – Passagers	33 401	30 350	-9.1
– Goods – Marchandises	83	252	203.6
Other flying services – Autres services aériens	–	–	–
Subsidies – Subventions d'exploitation	–	–	–
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	41 079	40 171	-2.2
<b>Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation</b>	<b>1 622 851</b>	<b>1 662 083</b>	<b>2.4</b>
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	32 092	30 609	-4.6
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	485 666	476 315	-1.9
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	116 191	123 157	6.0
General services and administration – Services généraux et administration	830 791	786 941	-5.3
Depreciation – Dépréciation	66 517	64 679	-2.8
<b>Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation</b>	<b>1 531 258</b>	<b>1 481 701</b>	<b>-3.2</b>
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	<b>91 593</b>	<b>180 381</b>	<b>96.9</b>
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	( 6 165)	15 990	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	5 607	12 432	121.7
Interest expenses – Intérêts versés	89 481	86 947	-2.8
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	13 711	( 41 938)	...
<b>Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets</b>	<b>( 76 328)</b>	<b>( 100 464)</b>	<b>31.6</b>
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	<b>15 265</b>	<b>79 917</b>	<b>423.5</b>
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	3 865	874	-77.4
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	<b>11 400</b>	<b>79 044</b>	<b>593.4</b>

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Level I, July-September 1993 – Concluded**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de  
niveau I, Juillet-septembre 1993 – fin**

	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
	'000			
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>				
Scheduled services – Services réguliers	45 348	758 490	741 281	46 190
– Passengers – Passagers	43 903	687 203	685 463	43 875
– Goods – Marchandises	1 445	71 287	55 818	2 315
Charter services – Services d'affrètement	255	14 703	13 828	1 816
– Passengers – Passagers	255	14 451	13 828	1 816
– Goods – Marchandises	–	252	–	–
Other flying services – Autres services aériens	–	–	–	–
Subsidies – Subventions d'exploitation	–	–	–	–
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	320	18 217	19 633	2 001
<b>Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation</b>	<b>45 922</b>	<b>791 410</b>	<b>774 743</b>	<b>50 008</b>
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>				
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	823	26 866	2 850	70
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	11 046	234 757	215 249	15 264
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	6 535	66 990	41 582	8 050
General services and administration – Services généraux et administration	15 307	353 881	400 199	17 554
Depreciation – Dépréciation	1 647	31 801	28 526	2 706
<b>Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation</b>	<b>35 358</b>	<b>714 295</b>	<b>688 405</b>	<b>43 643</b>
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	<b>10 564</b>	<b>77 114</b>	<b>86 338</b>	<b>6 365</b>
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>				
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	–	5 278	10 712	--
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	77	11 018	1 057	280
Interest expenses – Intérêts versés	6 058	49 608	27 965	3 317
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	–	( 4 583)	( 37 234)	( 121)
<b>Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets</b>	<b>( 5 981)</b>	<b>( 37 895)</b>	<b>( 53 429)</b>	<b>( 3 158)</b>
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	<b>4 583</b>	<b>39 219</b>	<b>32 909</b>	<b>3 206</b>
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	2 137	( 3 128)	354	1 511
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	<b>2 446</b>	<b>42 347</b>	<b>32 555</b>	<b>1 695</b>

## Section 4

### EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

**Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III, July-September 1993**

## Section 4

### DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1

**Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Juillet-septembre 1993**

		1992	1993	Change Variation %
<b>Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés</b>				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	6 145	5 358	-12.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	124 157	111 864	-9.9
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	7 927	7 410	-6.5
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	69 632	66 246	-4.9
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 220	3 656	13.5
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	34 349	43 973	28.0
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	9 192	8 204	-10.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	93 029	83 059	-10.7
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	16 525	13 497	-18.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	143 427	119 214	-16.9
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	4 745	4 711	-0.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	34 667	30 271	-12.7
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	47 754	42 836	-10.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	499 260	454 627	-8.9
<b>Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile</b>				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	1 160 422	1 077 262	-7.2
Cost – Coût	\$ '000	312 282	278 970	-10.7
Gasoline – Essence	L '000	9 798	9 039	-7.7
Cost – Coût	\$ '000	6 055	5 697	-5.9
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	201	145	-28.1
Cost – Coût	\$ '000	1 326	974	-26.6
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	103	85	-17.3
Cost – Coût	\$ '000	249	207	-16.8



Table 4.2

**Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1993**

Tableau 4.2

**Effectifs et consommation de carburant - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1993**

		Total	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
<b>Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés</b>						
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No. - Nbre	2 989	243	1 298	1 175	273
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	83 747	3 459	40 337	36 802	3 149
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No. - Nbre	5 789	183	2 895	2 480	231
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	56 070	1 548	26 565	26 636	1 322
General management and administration - Gestion et administration générales	No. - Nbre	1 862	57	170	1 604	31
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	26 900	638	4 864	21 196	203
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No. - Nbre	6 560	221	3 300	2 776	263
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	67 211	2 387	30 672	32 045	2 107
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No. - Nbre	12 376	299	7 688	4 103	286
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	111 667	2 118	66 482	41 574	1 493
Other personnel - Autre personnel	No. - Nbre	4 539	15	2 616	1 908	-
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	29 140	139	12 246	16 755	-
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	34 115	1 018	17 967	14 046	1 084
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	374 734	10 289	181 166	175 007	8 273
<b>Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile</b>						
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	842 748	17 418	441 424	362 125	21 781
Cost - Coût	\$ '000	210 370	5 056	105 539	93 293	6 483
Gasoline - Essence	L '000	-	-	-	-	-
Cost - Coût	\$ '000	-	-	-	-	-
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	92	4	38	47	4
Cost - Coût	\$ '000	525	25	212	264	24
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000	-	-	-	-	-
Cost - Coût	\$ '000	-	-	-	-	-

## Section 5

### FARE BASIS DATA

#### Domestic and International Air Fare Indexes

In the third quarter of 1993, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by the Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines and Time Air) and two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) was 149.4, up 7.9% from the third quarter of 1992. The discount fare index increased by 1.8% from 132.1 to 134.5, while the economy fare index<sup>1</sup> jumped by 16.5% from 145.0 to 168.9. This is the fourth consecutive year-to-year increase in the domestic economy fare index after three successive year-to-year decreases.

The air fare indexes for domestic economy fares rose sharply in both the southern (deregulated) sector, by 16.8%, and in the northern (regulated) sector, by 13.1%. The discount fare index in the southern sector increased by 1.7%, while in the northern sector it increased by 5.4%.

In international markets, the air fare index for all fares rose slightly, by 2.3%, from 115.4 to 118.0. This was the second increase after six consecutive year-to-year decreases in the international all-fare index. The international discount fare index increased, very slightly, by 0.4%, the first increase after five consecutive decreases, while there was a 4.3% increase in the international economy fare index.

#### Discount Fare Utilization

##### Domestic Sector

During the third quarter of 1993, 67.8% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers and two Level II air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented a decrease of 1.5 percentage points compared to the same quarter a year earlier. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 73.2%, down 0.8 percentage point from 74.0% in the third quarter of 1992.

As shown in Tables 5.2 and 5.3, in the southern sector, both the short-haul and long-haul services recorded a decreased utilization of discounted air fares during the third quarter of 1993. In the southern sector, discount passengers amounted to 68.9% of the traffic during the third quarter of 1993, down from 70.2% in 1992. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services decreased by 0.9 percentage point (74.7% to 73.8%) during this period. For northern services, only 48.3% of passengers (representing 55.6% of passenger-kilometres) were carried on discount fares. In 1992, during the third quarter, the corresponding

<sup>1</sup> Includes business class fares.

## Section 5

### DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

#### Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Au cours du troisième trimestre de 1993, l'indice des tarifs aériens de tous les tarifs pour les services réguliers intérieurs exploités par les transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes (Inter-Canadien et Time Air) et deux transporteurs aériens de niveau II Canadien et Ontario Express) a atteint 149,4, en hausse de 7,9% par rapport au troisième trimestre de 1992. L'indice des tarifs réduits a augmenté de 1,8%, passant de 132,1 à 134,5, alors que l'indice des tarifs économiques<sup>1</sup> s'est accru de 16,5%, passant de 145,0 à 168,9. Il s'agit d'une quatrième hausse consécutive sur la base d'une année à l'autre observée dans l'indice des tarifs économiques du secteur intérieur, suite à trois baisses consécutives sur la base d'une année à l'autre.

Les indices des tarifs aériens économiques intérieurs ont augmenté fortement dans les secteurs sud (déréglementé) et nord (réglementé) de 16,8% et 13,1%, respectivement. L'indice des tarifs réduits a augmenté de 1,7% dans le Sud, alors qu'il a progressé de 5,4% dans le Nord.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens de tous les tarifs a légèrement augmenté (2,3%), passant de 115,4 à 118,0. Il s'agit d'une deuxième hausse après six baisses consécutives observées dans cet indice sur la base d'une année à l'autre. L'indice des tarifs réduits dans le secteur international a augmenté très légèrement, soit de 0,4%, enregistrant ainsi une première hausse après cinq baisses consécutives. L'indice des tarifs économiques a, par ailleurs, augmenté de 4,3%.

#### Utilisation des tarifs réduits

##### Secteur intérieur

Au cours du troisième trimestre de 1993, 67,8% des passagers des vols réguliers intérieurs des transporteurs aériens de niveau I et de deux transporteurs de niveau II ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une baisse de 1,5 point de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué de 0,8 point de pourcentage pour passer de 74,0% en 1992 à 73,2% en 1993.

Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, dans le secteur sud, les services court-courriers et long-courriers ont enregistré une utilisation moindre des tarifs aériens réduits au cours du troisième trimestre de 1993. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 68,9% du trafic au cours du troisième trimestre de 1993, soit une baisse par rapport à 70,2% en 1992. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a diminué de 0,9 point de pourcentage (74,7% à 73,8%) au cours de cette période. Dans le secteur nord, seulement 48,3% du trafic de passagers (représentant 55,6% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits. En 1992, au cours du troisième

<sup>1</sup> Inclut les tarifs de la classe affaires.

Table 5.1

**Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group**  
**- Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> - Scheduled**  
**Services, July-September 1993**

Tableau 5.1

**Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe**  
**tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup>**  
**- Services réguliers, Juillet-septembre 1993**

Sector Secteur	Year and quarter Année et trimestre	Fare type group – Groupe tarifaire		
		All fares	Economy fare	Discounted fare
		Tous les tarifs	Tarif économique	Tarif réduit
(1986 = 100.0)				
Domestic – Intérieur	1992 III	138.5	145.0	132.1
	IV	147.0	158.7	136.9
	1993 I	142.4	163.0	127.3
	II	148.8	163.5	136.5
	III	149.4	168.9	134.5
Southern services – Services secteur sud	1992 III	138.9	144.8	132.2
	IV	147.6	159.1	136.9
	1993 I	142.4	163.3	127.0
	II	148.9	163.6	136.4
	III	149.5	169.1	134.5
Northern services – Services secteur nord	1992 III	132.8	147.0	130.2
	IV	138.3	154.2	133.7
	1993 I	142.3	159.3	133.5
	II	146.2	162.7	138.5
	III	147.7	166.3	137.2
International	1992 III	115.4	137.1	111.7
	IV	109.7	135.5	104.5
	1993 I	108.4	135.1	101.9
	II	109.2	141.6	101.2
	III	118.0	143.0	112.2

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

Figure 5.1

**Air Fare Indexes for Northern and Southern**  
**Sectors, by Fare Type Group**  
**(Not Seasonally Adjusted)**

Figure 5.1

**Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et**  
**sud, selon le groupe tarifaire**  
**(non désaisonnalisés)**

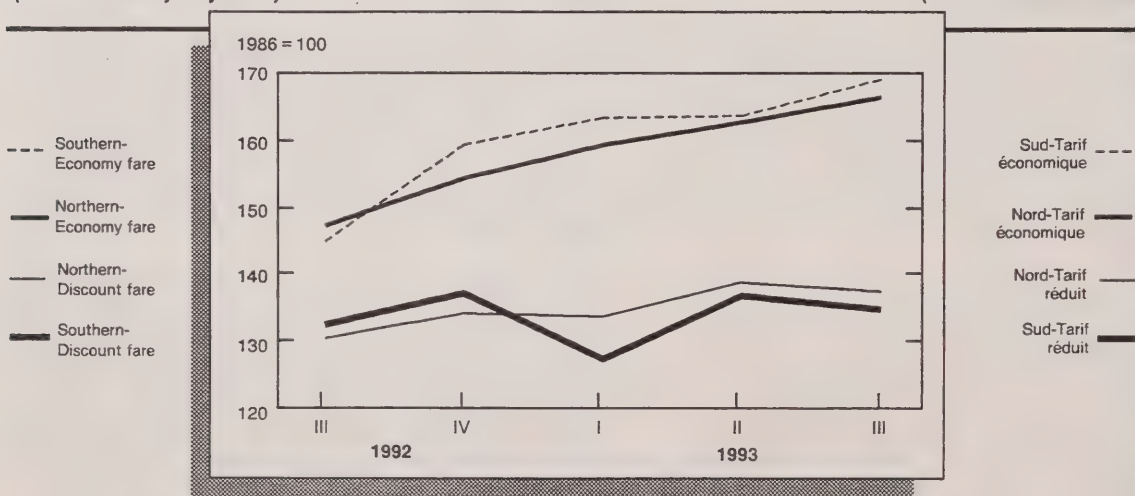




Table 5.2

**Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, July-September 1993**

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
%										
<b>Domestic – Intérieur</b>	0.1*	0.2	4.3	4.7	20.8	22.6	69.3	67.8	5.5	4.7
Southern services – Services secteur sud	**	0.2	4.6	4.9	19.4	21.1	70.2	68.9	5.7	4.9
Short-Haul – Court- courrier	--*	0.1	3.3	3.7	27.4	29.0	64.5	63.3	4.8	3.9
Long-Haul – Long-courrier	**	0.3*	5.6	6.0	13.2	13.8	74.7	74.1	6.4	5.9
Northern services – Services secteur nord	**	–	0.5*	0.6*	45.7	50.4	53.0	48.3	0.8	0.7
<b>International</b>	0.2	0.5*	4.7	4.7	9.6	9.0	75.1	78.4	10.3	7.5

Table 5.3

**Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, July-September 1993**

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
%										
<b>Domestic – Intérieur</b>	**	0.3	5.5	6.0	14.1	14.8	74.0	73.2	6.2	5.7
Southern services – Services secteur sud	**	0.3	5.7	6.2	13.1	13.8	74.7	73.8	6.4	5.8
Short-Haul – Court- courrier	0.1*	0.1	3.7	4.1	25.2	27.2	66.1	64.4	5.0	4.2
Long-Haul – Long-courrier	**	0.4*	6.1	6.6	11.1	11.3	76.1	75.5	6.6	6.1
Northern services – Services secteur nord	**	–	0.5*	0.7*	42.4	43.2	56.4	55.6	0.7	0.6
<b>International</b>	0.3	0.4*	5.5	5.1	5.5	4.8	78.8	83.1	9.8	6.7

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

**Note:** For \* and \*\*, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour \* et \*\*, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 5.4

**Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, July-September 1993**

Tableau 5.4

**Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Juillet-septembre 1993**

Province and territory of enplanement  Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	–	–	3.7	3.8	25.6	21.6	67.0	70.0	3.7	4.5*
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	–	0.3*	4.5	5.0	19.3	16.5	71.2	72.6	5.0	5.6
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	–	0.2*	5.3	4.4	19.9	26.6	67.7	64.5	7.1	4.3
Ontario	0.1*	0.3*	5.6	6.3	16.0	16.8	71.6	71.0	6.7	5.7
Manitoba	–	0.3*	4.2	4.2	21.5	23.1	68.3	68.1	5.9	4.2
Saskatchewan	–	0.3*	3.1	3.1	22.9	26.0	69.8	66.2	4.1	4.4
Alberta	–	0.2	3.6	4.1	24.2	25.7	68.0	66.3	4.1	3.8
British Columbia <sup>2</sup> – Colombie-Britannique <sup>2</sup>	–	0.2*	3.1	3.3	24.5	27.3	67.7	65.2	4.6	4.0
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.1*	0.2	4.3	4.7	20.8	22.6	69.3	67.8	5.5	4.7

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

<sup>2</sup> Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

**Note:** For \* and –, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour \* et –, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

figures were 53.0% for passengers and 56.4% for passenger-kilometres.

It should be noted that approximately 96% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. In terms of passenger-kilometres, this percentage reached approximately 97%.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the third quarter of 1993, 74.1% of passenger volume and 75.5% of passenger-kilometres on long-haul services represented discount air fares; this compared with 63.3% and 64.4% respectively, for short-haul services.

trimestre, les chiffres correspondants étaient de 53,0% pour les passagers et de 56,4% pour les passagers-kilomètres.

Il convient de noter qu'environ 96% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. En termes de passagers-kilomètres, ce pourcentage a atteint environ 97%.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du troisième trimestre de 1993, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 74,1% du volume de passagers et 75,5% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 63,3% et 64,4%.

Table 5.5

**Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, July-September 1993**

Tableau 5.5

**Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Juillet-septembre 1993**

City of enplanement  Ville d'embarquement	Fare type group - Groupe tarifaire												
	Passengers		Change Variation	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Passagers			Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1992	1993		1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
	No. - Nbre ( '000)	%						%					
<b>Short-Haul ( &lt; 800 km) - Court-courrier ( &lt; 800 km)</b>													
Calgary	256	268	4.5	**	**	2.6	3.2	26.7	27.5	67.1	64.8	3.4	4.4*
Edmonton <sup>2</sup>	82	82	-0.1	-	**	0.7*	1.0*	50.3	52.9	47.7	44.9	1.3	1.3*
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal <sup>3</sup>	191	238	24.7	**	0.2*	5.5	4.9	19.6	23.1	68.0	67.5	6.9	4.3
Ottawa	114	121	6.2	0.2*	0.2*	5.8	7.9*	24.6	21.4	61.5	64.9	8.0*	5.6
Regina	31	30	-4.9	**	**	2.0*	2.8*	34.0	39.4	61.3	53.1	2.7*	**
Saskatoon	28	31	11.7	-	**	**	1.5*	35.9	37.0	61.5	59.7	2.1*	1.7*
Toronto	309	357	15.7	**	0.2*	5.1	6.4*	21.4	21.1	66.7	67.2	6.8	5.0
Vancouver	301 <sup>f</sup>	294	-2.3	**	0.1*	2.4 <sup>f</sup>	2.3	28.6 <sup>f</sup>	33.1	64.7 <sup>f</sup>	60.9	4.2 <sup>f</sup>	3.6
Winnipeg	26	29	11.2	-	**	1.5*	1.8*	48.2	45.3	47.9	50.4	2.5*	2.3*
<b>Long-Haul ( ≥ 800 km) - Long-courrier ( ≥ 800 km)</b>													
Calgary	173	183	5.3	**	0.3*	6.5	7.2	11.1	11.1	76.4	76.9	6.0	4.5
Edmonton <sup>2</sup>	167	158	-5.3	**	0.2*	4.2	4.5	16.8	19.5	74.0	72.2	5.0	3.7
Halifax	156	140	-10.2	**	0.3*	4.5	5.0	19.3	16.5	71.2	72.6	5.0	5.6
Montréal <sup>3</sup>	94	75	-20.3	**	0.3*	5.5	6.2	16.8	17.6	69.9	69.6	7.8	6.4
Ottawa	83	66	-21.0	**	0.3*	6.7	7.8*	15.8	19.1	71.2	67.3	6.2	5.4*
Regina	29	27	-8.4	-	0.5*	5.7*	4.1	10.1	11.1	78.3	77.9	5.9	6.4*
Saskatoon	30	26	-12.6	-	**	4.4*	4.4*	10.7	11.9	78.8	77.8	6.1*	5.3*
Toronto	676	654	-3.2	0.1*	0.3*	5.9	6.3	11.6	11.6	76.0	75.4	6.5	6.4
Vancouver	368	345	-6.1	**	0.4*	5.7	6.2	12.3	12.7	74.9	74.5	6.7	6.3
Winnipeg	152	165	8.7	**	0.4*	4.9	4.9	14.6	17.4	73.6	72.7	6.8	4.7

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

<sup>2</sup> Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

<sup>3</sup> Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

**Note:** For \* and \*\*, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour \* et \*\*, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

## International Sector

During the third quarter of 1993, the proportion of passengers making use of discount fares in the international sector increased by 3.3 percentage points from the same period of 1992, to a level of 78.4%. This was a greater utilization of discount fares than in the domestic sector, representing nearly four out of every five international scheduled passengers. Furthermore, 83.1% of international scheduled passenger-kilometres were discount, up 4.3 percentage points from 78.8% in the third quarter of 1992.

## Secteur international

Au cours du troisième trimestre de 1993, la proportion des passagers qui ont voyagé à prix réduit dans le secteur international a augmenté de 3,3 points de pourcentage par rapport à la même période en 1992, pour s'établir à 78,4%. L'utilisation des tarifs réduits était plus répandue que dans le secteur intérieur, près de quatre passagers sur cinq des vols réguliers internationaux voyageant à tarifs réduits. De plus, 83,1% des passagers-kilomètres ont été réalisés sur des vols réguliers internationaux à tarifs réduits, soit une hausse de 4,3 points de pourcentage par rapport à la proportion de 78,8% enregistrée au cours du troisième trimestre de 1992.



Table 5.6

**Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, July-September 1993**

Tableau 5.6

**Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Juillet-septembre 1993**

City of enplanement  Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	Change 1993 1993/1992 Variation		Change 1993 1993/1992 Variation		Change 1993 1993/1992 Variation		Change 1993 1993/1992 Variation		Change 1993 1993/1992 Variation	
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
<b>Short-Haul (&lt; 800 km) – Court-courrier (&lt; 800 km)</b>										
Calgary	**	...	246.3	13.4	177.2	18.1	121.7	13.7	86.7*	15.6
Edmonton <sup>2</sup>	**	...	138.1*	-3.4	153.0	16.6	85.9	0.4	77.7*	29.9
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal <sup>3</sup>	185.0*	...	218.6	0.4	182.2*	6.1	119.3	-3.9	81.2*	7.5
Ottawa	182.5*	-7.3	188.9*	3.4	164.2	9.4	105.4	0.2	81.3	17.1
Regina	**	...	248.4*	41.9	207.5	11.0	106.0	-4.1	**	...
Saskatoon	**	...	246.5*	...	206.5	13.3	113.1	10.7	94.7*	22.6
Toronto	200.0*	...	209.0*	-0.9	179.8*	8.9	113.7	-4.8	82.3	10.5
Vancouver	208.1*	...	228.3	5.7	171.7	13.3	101.0	6.3	87.9	26.4
Winnipeg	**	...	249.9*	21.5	237.4	6.8	115.9	5.1	131.3*	31.6
<b>Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)</b>										
Calgary	550.4*	...	620.0	5.6	494.6	34.5	217.5	4.7	266.6*	41.6
Edmonton <sup>2</sup>	442.3*	...	490.6	3.2	363.6	15.2	172.3	-2.4	214.2	31.8
Halifax	350.5*	...	367.5	12.0	296.7	30.7	140.8	0.7	162.4	29.2
Montréal <sup>3</sup>	569.7*	...	665.3	16.0	470.3	30.2	228.1	6.7	226.5	20.7
Ottawa	475.1*	...	585.5*	8.5	442.4	26.4	204.1	1.2	230.0*	8.5
Regina	446.0*	...	482.5*	6.5	434.9	23.6	174.0	-0.8	178.6*	20.7
Saskatoon	**	...	447.0*	-0.6	387.2	16.2	163.3	-6.0	150.6*	7.2
Toronto	547.8*	-11.3	598.4	9.6	431.8	32.0	196.2	2.9	213.3	25.3
Vancouver	694.9*	...	696.8	8.6	462.9	29.9	220.0	4.9	271.4	43.5
Winnipeg	377.6*	...	426.1	7.9	364.7	13.1	150.7	-5.3	185.9*	38.7

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

<sup>2</sup> Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

<sup>3</sup> Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

**Note:** For \* and \*\*, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour \* et \*\*, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

## Provincial Synopsis

During the third quarter of 1993, the largest proportion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. The range varied from one province to another, from 64.5% for Quebec to 72.6% for Nova Scotia (see Table 5.4).

## Sommaire provincial

Au cours du troisième trimestre de 1993, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. Le pourcentage a varié d'une province à l'autre, puisqu'il s'est établi à 64,5% au Québec et à 72,6% en Nouvelle-Écosse (voir tableau 5.4).

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Nova Scotia did not mean that residents in that province were more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted in Halifax, for example, may in fact have been St. John's or Montréal. In this case, both Newfoundland and Québec would also have recorded an enplaned passenger using a discount fare.

The decrease in the use of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with six provinces<sup>2</sup> posting decreases. The largest decreases were in Saskatchewan (3.6 percentage points) and in Québec (3.2 percentage points). The largest increase was in Newfoundland (3.0 percentage points).

### Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, a smaller proportion of passengers travelling on discount fares was registered in a majority of the selected cities during the third quarter of 1993 compared to the same quarter in 1992.

For passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares decreased in six of the selected Canadian cities<sup>3</sup>. The largest decreases were 8.2 percentage points in Regina and 3.8 percentage points in Vancouver. Small increases were registered in Ottawa, Winnipeg and Toronto during this period. The largest increase was 3.4 percentage points in Ottawa.

For long-haul trips (800 kilometres or more), eight of the ten cities of enplanement posted decreases in discount fare use. The decreases ranged from 0.3 percentage point in Montréal to 3.9 percentage points in Ottawa. In eight of the ten cities the proportion of passengers travelling on long-haul discount fares exceeded 70.0%: Regina (77.9%) ranked first, followed by Saskatoon (77.8%) and Calgary (76.9%).

The proportion of enplaned passengers using business class fares on long-haul trips was highest in Ottawa (7.8%) and Calgary (7.2%). Seven cities recorded increases in the proportion of long-haul business class passengers. The highest proportion of business class fares on short-haul trips was in Ottawa (7.9%).

### Average Fares

During the third quarter of 1993, the average air fare (all fares) reported by the Level I air carriers and two Level II air carriers for all domestic city-pairs was \$193, an increase of 7.6% from the \$179 reported the

Il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui ont voyagé à tarifs réduits en Nouvelle-Écosse, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province aient été plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Halifax, par exemple, peut être en réalité St John's ou Montréal. Dans ce cas, les provinces de Terre-Neuve et de Québec auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

La diminution de l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur intérieur fut répandue parmi les provinces, six<sup>2</sup> de celles-ci ayant enregistré des baisses. Les baisses les plus fortes s'observent en Saskatchewan (3,6 points de pourcentage) et au Québec (3,2 points de pourcentage). La hausse la plus forte s'observe à Terre-Neuve (3,0 points de pourcentage).

### Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, on observe une proportion moindre de passagers qui ont voyagé à prix réduit dans la majorité des villes choisies au cours du troisième trimestre de 1993 par rapport au même trimestre en 1992.

Le nombre de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits a diminué dans six des villes canadiennes choisies<sup>3</sup>. Les baisses les plus fortes ont été observées à Regina (8,2 points de pourcentage) et à Vancouver (3,8 points de pourcentage). Au cours de cette période, de faibles hausses ont été observées à Ottawa, Winnipeg et Toronto, la plus forte hausse étant de 3,4 points de pourcentage à Ottawa.

En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), huit des dix villes d'embarquement ont enregistré des baisses dans l'utilisation des tarifs réduits. Les baisses variaient entre 0,3 point de pourcentage à Montréal et 3,9 points de pourcentage à Ottawa. La proportion de passagers voyageant à tarifs réduits sur les vols long-courriers a dépassé 70,0% dans huit des dix villes: Regina (77,9%), s'est classée au premier rang, suivie de Saskatoon (77,8%) et Calgary (76,9%).

En termes de tarifs de la classe affaires, sur les vols long-courriers, les premières places revenaient à Ottawa (7,8%) et Calgary (7,2%). Sept des dix villes ont enregistré des hausses dans l'utilisation des tarifs de la classe affaires sur les vols long-courriers. Sur les vols court-courriers, la première place revenait à Ottawa (7,9%).

### Tarifs moyens

Au cours du troisième trimestre de 1993, le tarif aérien moyen déclaré par les transporteurs aériens de niveau I et deux transporteurs de niveau II pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à 193\$, soit une hausse de 7,6%

<sup>2</sup> Due to the confidentiality of data, the results for Prince Edward Island and New Brunswick cannot be disclosed.

<sup>3</sup> Due to the confidentiality of data, the results for Halifax cannot be disclosed.

<sup>2</sup> À cause de la confidentialité des données, les résultats pour l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick ne peuvent être divulgués.

<sup>3</sup> À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax ne peuvent être divulgués.

same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs was \$384, an increase of 1.7% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, average domestic fares ranged from a high of \$212 in Vancouver to a low of \$174 in Saskatoon. The national average domestic fare of \$193 was also exceeded in Toronto, Winnipeg and Calgary. Fares increased relative to a year ago in all of the ten selected cities, the largest increases occurring in Calgary (14.2%) and Vancouver (12.0%).

On long-haul services during the third quarter of 1993, average business class fares increased relative to a year earlier in nine cities, while average economy class fares increased substantially in all of the ten selected cities (see Table 5.6). In Calgary, average economy class fare jumped by 34.5%. Average discount fares rose in six cities, Montréal registering the largest year-over-year increase (6.7%).

For short-haul services, six cities<sup>3</sup> posted increases for business class fares, while economy fares increased sharply in nine cities<sup>3</sup>. Average discount fares showed increases in six cities. Calgary posted the largest increase for short-haul discount air fares (13.7%), relative to the previous year.

Among the ten cities, the passengers who paid the highest average business class fares for short-haul trips, were enplaned in Winnipeg (\$250) and Regina (\$248), while the highest average business class fares for long-haul trips were for those who enplaned in Vancouver (\$697) and Montréal (\$665). The highest average economy class fare for short-haul trips was \$237 in Winnipeg, while a high of \$495 for average long-haul economy fares was recorded in Calgary.

<sup>3</sup> Due to the confidentiality of data, the results for Halifax cannot be disclosed.

par rapport au tarif de 179\$ enregistré au cours du même trimestre de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'établissait à 384\$, soit une hausse de 1,7% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre 212\$ à Vancouver et 174\$ à Saskatoon. Ce tarif a également dépassé la moyenne nationale de 193\$ à Toronto, Winnipeg et Calgary. Les tarifs ont augmenté dans les dix villes choisies par rapport à l'année précédente. Les hausses les plus fortes ont été observées à Calgary (14,2%) et à Vancouver (12,0%).

Au cours du troisième trimestre de 1993, pour les services long-courriers, les tarifs moyens de la classe affaires ont augmenté dans neuf villes par rapport à l'année précédente. Les tarifs moyens de la classe économique ont fortement augmenté dans les dix villes choisies (voir tableau 5.6). Le tarif économique moyen à Calgary a progressé de 34,5%. Les tarifs réduits moyens ont augmenté dans six villes, Montréal enregistrant la plus forte hausse, soit 6,7% sur la base d'une année à l'autre.

Pour les services court-courriers, six villes<sup>3</sup> ont enregistré des hausses pour les tarifs de la classe affaires, alors que neuf villes<sup>3</sup> ont enregistré de fortes augmentations pour les tarifs économiques. Les tarifs réduits moyens ont augmenté dans six villes. Calgary a enregistré la plus forte progression pour les services court-courriers à prix réduit, soit une hausse de 13,7% par rapport à l'année précédente.

Parmi les dix villes, c'est à Winnipeg (250\$) et à Regina (248\$) que les tarifs d'affaires des vols court-courriers sont, en moyenne, les plus élevés, alors que, pour les vols long-courriers, c'est à Vancouver (697\$) et à Montréal (665\$) qu'ils sont les plus élevés. Le tarif économique moyen le plus élevé pour les voyages court-courriers fut enregistré à Winnipeg (237\$), alors que celui le plus élevé pour les voyages long-courriers fut enregistré à Calgary (495\$).

<sup>3</sup> À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax ne peuvent être divulgués.



## Notes to Users

### Methodology and Data Limitations

#### General

Operating and financial data, since 1988, have been collected under the authority of the Statistics Act. For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels according to financial and operating parameters. These levels are defined in the Glossary according to the concepts introduced in 1988.

### Civil Aviation Financial and Operational Surveys

#### Coverage/Survey Universe

To offer commercial air service in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada. The universe for the Civil Aviation Surveys was created from all such Canadian licensed carriers. The target population classifies all air carriers into Levels I-VI. These carriers are licensed to perform commercial scheduled and/or charter transportation of passengers and/or goods. Classification of the level of these carriers are reviewed annually with new carriers beginning at the lower reporting levels. A carrier may be moved to a level with larger carriers, after two successive years of performance within the new level's parameters but is moved to a level with smaller carriers the year following their performance within that level's parameters.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all commercial operations performed by these carriers anywhere in the world during the time frame specified.

#### Survey Methodology

A mail out/mail back technique is used to collect the data. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which the carrier is classified. The smaller the carrier, the less detail and frequency of data filing. Each licensed operator must complete the following forms:

Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre. Non-respondents are followed up with a letter and/or a telephone call.

## Notes aux utilisateurs

### Méthodes et restrictions

#### Généralités

Les données d'exploitation et financières, depuis 1988, sont recueillies conformément à la loi sur les statistiques. Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis en six niveaux de déclaration selon des paramètres financiers et d'exploitation. La définition de ces niveaux, selon les concepts introduits en 1988, figure dans le glossaire.

### Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

#### Couverture/univers des enquêtes

Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada. L'univers des enquêtes sur l'aviation civile a été produit à partir de tous les transporteurs canadiens qui détiennent une licence. La population est composée de tous les transporteurs aériens selon les niveaux de déclarations I-VI. Ces transporteurs détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier et/ou le transport affrété de passagers et/ou de marchandises. La classification de ces niveaux est révisée annuellement et les nouveaux transporteurs commencent au niveau le plus bas de déclaration. Un transporteur peut être changé à un niveau de plus grands transporteurs après deux années successives de performance selon les paramètres du nouveau niveau mais est changé dans un groupe de petits transporteurs l'année après sa performance selon les paramètres de ce niveau.

A moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde pendant la période indiquée.

#### Méthodes d'enquête

La cueillette des données se fait à l'aide d'un recensement par la poste. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée. Chaque transporteur qui détient une licence doit remplir les formulaires suivants:

Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formulaires remplis doivent être retournés au Centre des statistiques de l'aviation. S'il y a des données manquantes, le Centre des statistiques de l'aviation écrit et/ou téléphone au transporteur.

## Survey Methodology Forms

## Formulaires des méthodes d'enquête

Level/ Niveau	Scheduled/ Services réguliers	Charter/ Services d'affrètements	Balance Sheet/ Bilan	Income Statement/ État Revenue et dépenses	Fleet Report/ Rapport du parc aériens
	Statement/ État 10	Statement/ État 12	Statement/ État 20	Statement/ État 21	Statement/ État 30
I	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
II	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
III	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
IV	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Quarterly/ Trimestriel
V	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel			Annually/ Annuel
VI		Annually/ Annuel			Annually/ Annuel

Once the information is coded according to area of operation and type of aircraft used, it is captured into the data processing system. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyed. The sources of conversion factors applied are:

- (1) the international System Units (SI), and
- (2) the International Civil Aviation Organization.

It should also be noted that passengers are estimated to weigh 100 kgs in the calculation of passenger tonne-kilometres.

Computerized on-line edits identify inconsistencies when the data are captured. Data, which fail to meet the predetermined criteria, are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain the missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleet and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. Confidential data are not shown, but instead are aggregated with other data and appear in the tables with an 'x'. With permission from the Level I carriers, individual company data for their operations are

Après le codage de l'information selon la région du monde et le type d'aéronef, on procède à la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données. Les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (1) le Système international d'unités (SI), et
- (2) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Il faut remarquer aussi qu'on assigne 100kgs par passager dans le calcul des passagers tonnes-kilomètres.

Pendant la saisie de l'information on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Les données confidentielles ne sont pas présentées mais sont agrégées avec d'autres données et sont présentées dans les tableaux avec un 'x'. Avec l'autorisation des transporteurs aériens canadiens de niveau I, la publication



published. As a result, the publication cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

## Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, the revision is reflected in the annual publication, **Canadian Civil Aviation**. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show differences from the total of the four quarterly income statements in **Air Carrier Operations in Canada**.
- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.

renferme des données se rapportant à chacun de ces transporteurs. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

## Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle (**Opérations des transporteurs aériens au Canada**), les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (**Aviation civile canadienne**). Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.
- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.



(v) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".

(vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

### **Fare Basis Survey**

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

### **Coverage/Survey Universe**

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

### **Survey Methodology**

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general

(v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".

(vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

### **Enquête sur la base tarifaire**

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

### **Couverture/univers de l'enquête**

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

### **Méthodes d'enquête**

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont

fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

## Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "\*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk "\*\*".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

## Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "\*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "\*\*".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

## Factors Which May Have Influenced The Data

- a) Revisions were made to the 1992 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1992 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1992 publication. In particular, enplaned goods and goods tonne-kilometres on charter services have been revised for 1992.
- b) The total number of carriers by level which reported operations for the third quarter of 1993 are shown in the following table with comparative third quarter 1992 data:

	1992	1993	Change Variation	
Level I	4	4	-	Niveau I
Level II	20	17	-15.0	Niveau II
Level III	80	73	-8.8	Niveau III
Level IV	149	141	-5.4	Niveau IV
<b>Total</b>	<b>251</b>	<b>235</b>	<b>-6.4</b>	<b>Total</b>

## Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1992 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1992 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1992. En particulier, les marchandises embarquées et les tonnes-kilomètres de marchandises sur les services d'affrètement ont été révisées pour 1992.
- b) Le nombre total de transporteurs selon le niveau ayant déclaré des activités pour le troisième trimestre de 1993 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le troisième trimestre de 1992 sont également présentées.

- c) The total number of carriers which reported nil operations, for the third quarter of 1993 are as follows: Level II - 0, Level III - 0 and Level IV - 6.
- d) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.
- e) Estimates for non-response totalled 3% in the third quarter of 1993.
- f) In the first quarter of 1993, Canadian Airlines International Ltd. revised their definitions of the various employment categories.
- g) Air Canada revised their income statements for the quarters of 1992. These revisions affected operating expenses, non-operating income (expenses), and employment and wages. In the first quarter of 1993, they included provisions for staff retirement expenses (contained in the operating expense accounts) and a write-down of an investment in the GPA group (an aircraft leasing company), (contained in miscellaneous non-operating expenses).

- c) Pour le troisième trimestre de 1993, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau II - 0, niveau III - 0 et niveau IV - 6.
- d) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.
- e) Les estimations pour la non-réponse ont totalisé 3% au troisième trimestre de 1993.
- f) Au premier trimestre de 1993, les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont révisé leurs définitions des différentes catégories d'emploi.
- g) Air Canada a révisé ses états des recettes pour les trimestres de 1992. Ces révisions ont affecté les dépenses d'exploitation, les revenus (dépenses) hors exploitation et l'emploi et salaires. Au premier trimestre de 1993, la compagnie a inclus les provisions pour les pensions de retraite des employés (comprises dans le compte des dépenses d'exploitation) et a finalisé l'investissement dans le groupe GPA (une compagnie de location d'aéronefs), (inclus dans les dépenses hors exploitation).



# Glossary

## Terms Related to Civil Aviation Data

**Aircraft and traffic servicing expenses.** This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

**Available seat-kilometres.** The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

**Available tonne-kilometres.** The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

**Capital gains or losses.** Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

**Charter services.** Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

**Depreciation.** Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

**General administration expenses.** This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

**Goods.** This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

**Goods tonne-kilometres.** A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

**Interest and discount income.** Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

**Interest expenses.** Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

**Level I.** This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

**Level II.** This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

**Level III.** This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

**Level IV.** This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

**Level V.** This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

**Level VI.** This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

**Maintenance expenses.** Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

**Non-operating income and expense.** Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

**Operating expenses.** Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

**Operating income or loss.** The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

**Operating revenues.** Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

**Passenger.** For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

**Passenger-kilometre.** A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

**Passenger load factor.** This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

**Passenger tonne-kilometre.** This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

**Scheduled services.** Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

**Tonne-kilometre.** Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

**Transborder services.** Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

**Weight load factor.** This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

### Terms Related to Fare Basis Data

**Air fare index.** Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

**Average fare.** This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

**Domestic sector.** Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

**Fare basis.** A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

**Fare type group.** For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- **Business class.** A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- **Discount.** A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- **Economy.** A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- **First class.** The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- **Other.** Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

**International sector.** Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

**Long-haul.** Distances of 800 kilometres or more.

**Passenger.** For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

**Scheduled services.** Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

**Southern and northern sectors.** The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

**Short-haul.** Distances of less than 800 kilometres.

### Other Terms

**Travel Price Index.** The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.



## Glossaire

### Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

**Coefficient de chargement.** Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

**Coefficient de remplissage, passagers.** Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

**Dépenses d'exploitation.** Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

**Dépréciation.** Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

**Frais d'entretien.** Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

**Frais de gestion générale.** Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

**Frais de service courant des aéronefs et du trafic.** Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

**Gains ou pertes de capital.** Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

**Intérêts versés.** Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

**Marchandises.** Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

**Niveau I.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

**Niveau II.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

**Niveau III.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

**Niveau IV.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

**Niveau V.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

**Niveau VI.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.



**Passager.** Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

**Passager-kilomètre.** Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

**Recettes d'exploitation.** Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

**Revenus d'intérêts et d'escomptes.** Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

**Revenus et dépenses hors exploitation.** Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

**Revenus ou pertes d'exploitation.** Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

**Services d'affrètement.** Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

**Services réguliers.** Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

**Services transfrontaliers.** Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

**Sièges-kilomètres disponibles.** Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

**Tonnes-kilomètres.** La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

**Tonnes-kilomètres de marchandises.** Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

**Tonnes-kilomètres disponibles.** Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

**Tonnes-kilomètres, passagers.** On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

### Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

**Base tarifaire.** Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

**Groupes tarifaires.** Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- **Classe affaires.** Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- **Classe économique.** Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- **Première classe.** Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- **Réduit.** Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.

- **Autres.** Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

**Indice des tarifs aériens.** Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

**Passager.** Aux fins de l'enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

**Secteurs du nord et du sud.** Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

**Services réguliers.** Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

**Tarif moyen.** On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

**Vols court-courriers.** Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

**Vols intérieurs.** Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

**Vols internationaux.** Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

**Vols long-courriers.** Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

### Autres termes

**Indice des prix des voyages.** Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

## How to Get the Economic Facts and Analysis You Need on Transportation

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 12th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518  
Facsimile: (613) 951-0579

G. Baldwin  
Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

March 1991

## Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
12e étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518  
Télécopieur: (613) 951-0579

G. Baldwin  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499

Mars 1991



# CANADA A PORTRAIT

A CELEBRATION  
OF OUR GREAT NATION

# UN PORTRAIT DU CANADA

POUR CÉLÉBRER LA  
GRANDEUR DE NOTRE PAYS

Canada challenges the imagination. Imagine a country where Newfoundlanders live closer to Africans than they do to fellow Canadians in British Columbia. Or a country with an island that has a glacier bigger than Ireland. Imagine a country with two million lakes, and the world's longest coastline – but that shares a border with only one nation.

Statistics Canada has created the 54th edition of **Canada: A Portrait** as a celebration of our great nation. Drawn from Statistics Canada's rich palette of national data, it paints a picture of where we are socially, economically, culturally and politically.

Over 60 unique and beautiful photographs combined with lively text, provide a close-up look at the Canada of today.

Experience this land's remarkable natural regions and diverse human landscape through six chapters entitled: **This Land, The People, The Society, Arts and Leisure, The Economy, and Canada in the World.**

Eminent Canadians such as astronaut Roberta Bondar, former hockey star Jean Béliveau, and writer W.O. Mitchell have contributed their personal visions of Canada.

**Canada: A Portrait** is a beautiful illustration of the Canada of today.

Presented in a 30 cm X 23 cm (12 1/4" X 9") format, prestige hardcover, with over 200 pages, **Canada: A Portrait** (Catalogue No. 11-403E) is available in Canada for \$38.00 plus GST, US \$41.95 in the United States, and US \$48.95 in other countries.

To order write **Statistics Canada, Publications Sales, Ottawa, Ontario, K1A 0T6** or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication. For faster ordering call toll-free **1-800-267-6677** and use your VISA and MasterCard or fax your order to **(613) 951-1584**.

Le Canada est un pays qui défie l'imagination. Imaginez un pays où les Terre-Neuviens vivent plus près des Africains que de leurs compatriotes de la Colombie-Britannique. Un pays où se trouve une île sur laquelle s'étend un glacier plus grand que l'Irlande. Imaginez un pays qui compte 2 millions de lacs et le plus long littoral du monde, et pourtant un seul voisin.

Statistique Canada a créé la 54<sup>e</sup> édition d'**Un portrait du Canada** pour célébrer la grandeur de notre pays. C'est à partir du riche éventail de données nationales de Statistique Canada que l'on a brossé ce tableau de notre situation sociale, économique, culturelle et politique.

Plus de 60 magnifiques photos, mariées à un texte vivant, offrent une vision claire et détaillée de ce qu'est le Canada d'aujourd'hui.

Découvrez les splendides régions naturelles de ce pays, de même que son paysage humain des plus diversifiés, à travers six chapitres intitulés :

**Le territoire, La population, La société, Les arts et les loisirs, L'économie et Le Canada dans le monde.**

D'éminents Canadiens, tels Roberta Bondar, astronaute, Jean Béliveau, ancienne vedette de hockey, et W.O. Mitchell, écrivain, y font part de leur vision personnelle du Canada.

**Un portrait du Canada...** un magnifique ouvrage de collection qui décrit admirablement bien le Canada d'aujourd'hui.

Présenté dans un format de 30 cm sur 23 cm (12,25 po X 9 po), dans une couverture rigide de luxe et en plus de 200 pages, **Un portrait du Canada** (N° 11-403F au catalogue) coûte 38 \$ plus TPS au Canada, 41,95 \$ US aux États-Unis et 48,95 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, écrivez à **Statistique Canada, Vente des publications, Ottawa (Ontario), K1A 0T6** ou communiquez avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus proche. La liste figure dans la publication. Pour commander plus rapidement, composez sans frais le **1-800-267-6677** et utilisez votre carte VISA ou MasterCard ou télécopiez votre commande au **(613) 951-1584**.



# THE 1994 CANADA YEAR BOOK

*Your indispensable and comprehensive reference source on Canada*

For essential information on Canada, turn to the *Canada Year Book*. An invaluable resource, the 1994 edition is beautifully designed in an inviting and easy-to-read format.

The 1994 *Canada Year Book* examines recent events, changes and trends in great detail. Organized carefully into 22 chapters, it answers questions on virtually every topic from geography through health to banking.

## This edition features:

- ▶ Over 700 crisply written pages packed with eye-opening information on life in Canada — from social, economic, cultural and demographic perspectives
- ▶ 250 concise tables plus 63 charts and graphs that put statistical information into focus
- ▶ Stunning photographs capturing distinctively Canadian scenes by some of this country's finest photographers
- ▶ Fascinating short feature articles covering everything from archaeology to white collar trends

Trusted for over 125 years by students, teachers, researchers, librarians and business people, the *Canada Year Book* is the reference source to consult first on all aspects of Canada.

An enduring addition to any home or office library!

## ORDER YOUR COPY OF CANADA YEAR BOOK TODAY.

Available in separate English and French editions, the 1994 *Canada Year Book* (Catalogue No. 11-402E) is \$59.95 plus \$5.05 shipping and handling in Canada, US \$72 in the United States, and US \$84 in other countries.

To order, write to: Statistics Canada, Marketing Division, Sales and Service, Ottawa, Ontario K1A 0T6, or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

If more convenient, fax your order to 1-613-951-1584 or call toll-free 1-800-267-6677 and charge it to your VISA or MasterCard.

# L'ANNUAIRE DU CANADA 1994

*Un ouvrage complet et indispensable sur le Canada*

Pour obtenir des renseignements essentiels sur le Canada, consultez *L'Annuaire du Canada*. Inestimable source d'information, l'édition de 1994 est un ouvrage d'une présentation très soignée, attrayant et facile à lire.

*L'Annuaire du Canada 1994* étudie en profondeur les événements, les tendances et les changements récents. Divisé en 22 chapitres, il répond à vos questions sur presque tous les sujets, depuis la géographie jusqu'à la santé et la banque.

## Voici ce que vous trouverez dans l'édition de 1994 :

- ▶ Plus de 700 pages écrites dans un style vif et pleines de renseignements intéressants sur les dimensions sociales, économiques, culturelles et démographiques de la vie canadienne
- ▶ 250 tableaux concis et 63 graphiques et diagrammes qui permettent de mettre en perspective l'information statistique
- ▶ Remarquables photographies de paysages typiquement canadiens par certains des photographes canadiens les plus illustres
- ▶ Courts articles fascinants sur des sujets divers, depuis l'archéologie jusqu'à l'évolution de la situation des cols blancs

Ouvrage de référence de prédilection des étudiants, des enseignants, des chercheurs, des bibliothécaires et des gens d'affaires, et ce depuis plus de 125 ans, *L'Annuaire du Canada* est celui qu'il faut consulter en premier pour en savoir plus long sur tous les aspects du Canada.

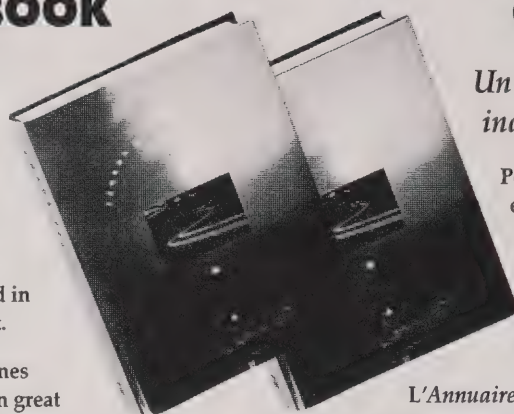
Un volume que vous voudrez conserver longtemps dans votre bibliothèque ou au bureau!

## COMMANDEZ DÈS AUJOURD'HUI VOTRE EXEMPLAIRE D'ANNUAIRE DU CANADA

Vous pouvez vous procurer la version française ou anglaise de *L'Annuaire du Canada 1994* (no 11-402F au catalogue) au coût de 59,95 \$ (supplément de 5,05 \$ pour les frais d'expédition et de manutention) au Canada, 72 \$ US aux États-Unis et 84 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, écrivez à Statistique Canada, Division du marketing, Vente et service, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou communiquez avec le centre de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste qui figure dans la présente publication).

Si vous le préférez, télécopiez votre commande en signalant le 1-613-951-1584 ou téléphonez sans frais au 1-800-267-6677 et portez les frais à votre compte VISA ou MasterCard.







Catalogue 51-002 Quarterly

# Air Carrier Operations in Canada

October-December 1993



Catalogue 51-002 Trimestriel

# Opérations des transporteurs aériens au Canada

Octobre-décembre 1993

Government  
Publications



Statistics Canada  
Statistique Canada

Canada



## Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on CD, diskette, computer print-out, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct online access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable database and retrieval system.

## How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,  
Transportation Division,  
Facsimile Number (1-819-953-8499)

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 Telephone: (1-819-997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montreal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Toll-free access is provided in all provinces and territories, for users who reside outside the local dialing area of any of the regional reference centres.

Newfoundland, Labrador, Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
Southern Alberta	1-800-882-5616
Alberta and Northwest Territories	1-800-563-7828
British Columbia and Yukon	1-800-663-1551

Telecommunications Device for the Hearing Impaired	1-800-363-7629
Toll-free Order-only Line (Canada and United States)	1-800-267-6677

## How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Marketing Division, Sales and Service, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

(1-613-951-7277)  
Facsimile Number (1-613-951-1584)  
Toronto Credit Card Only (1-416-973-8018)

## Standards of Service to the Public

To maintain quality service to the public, Statistics Canada follows established standards covering statistical products and services, delivery of statistical information, cost-recovered services and service to respondents. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

## Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinaire et le système d'extraction de Statistique Canada.

## Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doit être adressée au:

Centre des statistiques de l'aviation,  
Division des transports,  
Numéro du télécopieur (1-819-953-8499)

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 téléphone: (1-819-997-1986) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montréal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve, Labrador, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
Sud de l'Alberta	1-800-882-5616
Alberta et Territoires du Nord-Ouest	1-800-563-7828
Colombie-Britannique et Yukon	1-800-663-1551

Appareils de télécommunications pour les malentendants	1-800-363-7629
Numéro sans frais pour commander seulement (Canada et États-Unis)	1-800-267-6677

## Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Division du marketing, Ventes et Service, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

(1-613-951-7277)  
Numéro du télécopieur (1-613-951-1584)  
Toronto Carte de crédit seulement (1-416-973-8018)

## Normes de service au public

Afin de maintenir la qualité du service au public, Statistique Canada observe des normes établies en matière de produits et de services statistiques, de diffusion d'information statistique, de services à recouvrement des coûts et de services aux répondants. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le Centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.



Statistics Canada  
Transportation Division  
Aviation Statistics Centre

# Air Carrier Operations in Canada

October-December 1993

Statistique Canada  
Division des transports  
Le Centre des statistiques de l'aviation

# Opérations des transporteurs aériens au Canada

Octobre-décembre 1993

Published by authority of the Minister  
responsible for Statistics Canada

• Minister of Industry,  
Science and Technology, 1994

All rights reserved. No part of this publication  
may be reproduced, stored in a retrieval system or  
transmitted in any form or by any means, electronic,  
mechanical, photocopying, recording or otherwise  
without prior written permission from Licence  
Services, Marketing Division, Statistics Canada,  
Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

September 1994

Price: Canada: \$25.00 per issue,  
\$99.00 annually  
United States: US\$30.00 per issue,  
US\$119.00 annually  
Other Countries: US\$35.00 per issue,  
US\$139.00 annually

Catalogue No. 51-002, Vol. 24, No. 4

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre  
responsable de Statistique Canada

• Ministre de l'Industrie, des Sciences  
et de la Technologie, 1994

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de  
transmettre le contenu de la présente publication, sous  
quelque forme ou par quelque moyen que ce soit,  
enregistrement sur support magnétique, reproduction  
électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou  
de l'emmagasiner dans un système de recouvrement,  
sans l'autorisation écrite préalable des Services de  
concession des droits de licence, Division du  
marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario,  
Canada K1A 0T6.

September 1994

Prix : Canada : 25 \$ l'exemplaire,  
99 \$ par année  
États-Unis : 30 \$ US l'exemplaire,  
119 \$ US par année  
Autres pays : 35 \$ US l'exemplaire,  
139 \$ US par année

N° 51-002 au catalogue, vol. 24, n° 4

ISSN 0008-2570

Ottawa

## Note of Appreciation

*Canada owes the success of its statistical system to  
a long-standing cooperation involving Statistics  
Canada, the citizens of Canada, its businesses,  
governments and other institutions. Accurate and  
timely statistical information could not be produced  
without their continued cooperation and goodwill.*

## Note de reconnaissance

*Le succès du système statistique du Canada repose  
sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada  
et la population, les entreprises, les administrations  
canadiennes et les autres organismes. Sans cette  
collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible  
de produire des statistiques précises et actuelles.*

## Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- e estimated figures.
- p preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

## Conversion Factors

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperial
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short 2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

## Acknowledgements

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction D. Dodds, Director, Transportation Division and G. Baldwin, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit of which T. Horricks is the Unit Head, R. Lund is the Statistician, and D. Bunting is Head of Production. It is also a product of the Fare Analysis and International Traffic Unit of which L. Di Piéto is the Unit Head, B. Snider is the Statistician and G. Lorrain is the Statistical Assistant.

The following persons also contributed directly and indirectly to the preparation of this publication:

### Civil and General Aviation Unit:

Denise Paul	Madeleine Saumier
Don Kirkpatrick	Micheline Gaudreau
Douglas Ryan	

### Fare Analysis and International Traffic Unit:

Diane Denis	Sylvie Moreau
-------------	---------------

### System Section:

Marc Maisonneuve

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences — Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 — 1984.



## Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- e nombres estimés.
- p nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

## Facteurs de conversion

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	Impériales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte 2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

## Remerciements

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et G. Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale, dont T. Horricks est le chef de section, R. Lund est le statisticien et D. Bunting est le chef de la production. La Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international, dont L. Di Piéto est le chef de section, B. Snider est le statisticien et G. Lorrain est l'adjointe à la statistique ont également contribué à la production de cette publication.

Les personnes suivantes ont également contribué, directement ou indirectement, à la préparation de cette publication:

### Sous-section de l'aviation civile et générale:

Denise Paul	Madeleine Saumier
Don Kirkpatrick	Micheline Gaudreau
Douglas Ryan	

### Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international:

Diane Denis	Sylvie Moreau
-------------	---------------

### Section des systèmes:

Marc Maisonneuve

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" — "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 — 1984.





**Table of Contents**

	Page
Highlights	v
Introduction	ix
Special Articles	
Domestic Competition Among Canadian Air Carriers	x

**SECTION 1 THE QUARTER IN REVIEW**

Table 1.1 Ratios – Canadian Air Carriers, Level I	1
Table 1.2 Selected Economic and Demographic Indicators	2

**SECTION 2 OPERATING STATISTICS**

Table 2.1 Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3
Table 2.2 Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4
Table 2.3 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5
Table 2.4 Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7

**SECTION 3 FINANCIAL DATA**

Table 3.1 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8
Table 3.2 Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	9

**SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA**

Table 4.1 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11
Table 4.2 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12

**Table des matières**

	Page
Faits saillants	v
Introduction	ix
Études spéciales	
Concurrence interne entre les transporteurs aériens canadiens	x

**SECTION I REVUE DU TRIMESTRE**

Tableau 1.1 Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis	2

**SECTION 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION**

Tableau 2.1 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2 Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Tableau 2.3 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Tableau 2.4 Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7

**SECTION 3 DONNÉES FINANCIÈRES**

Tableau 3.1 Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Tableau 3.2 Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9

**SECTION 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT**

Tableau 4.1 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Tableau 4.2 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12

**Table of Contents – Concluded**

	Page
<b>SECTION 5 FARE BASIS DATA</b>	
Table 5.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	14
Table 5.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15
Table 5.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15
Table 5.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	16
Table 5.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	17
Table 5.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	18
Notes to Users	
Methodology and Data Limitations	21
Factors Which May Have Influenced the Data	26
Glossary	27

**Table des matières – fin**

	Page
<b>SECTION 5 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE</b>	
Tableau 5.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	14
Tableau 5.2 Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Tableau 5.3 Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Tableau 5.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	16
Tableau 5.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	17
Tableau 5.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	18
Notes aux utilisateurs	
Méthodes et restrictions	21
Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	26
Glossaire	29

## HIGHLIGHTS

### Operating Statistics

- On their international scheduled routes, Canadian air carriers reported 6% growth in the number of passengers and 5% growth in passenger-kilometres, in the fourth quarter of 1993, when compared to the fourth quarter of 1992. This market had experienced substantial growth (roughly 15% in terms of passenger-kilometres) during each of the second and third quarters of 1992, then slower growth (roughly 3%) in the fourth quarter of 1992 and first quarter of 1993. After the first quarter of 1993, Nationair, a carrier which operated scheduled services in this market was no longer in business, and growth slowed to nothing during the next two quarters. Therefore, the fourth quarter 1993, represents substantial growth given the absence of one carrier which had operated during the previous year. Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) provide most of the Canadian service on international scheduled routes.
- Meanwhile, on international charter routes, the number of passengers carried decreased by 2% in the fourth quarter of 1993. Following the demise of Nationair in the first quarter of 1993, the remaining Canadian charter carriers greatly increased the size of their international operations. Included in this group of carriers which operate large jet aircraft in international charter markets are Air Transat, Canada 3000, Royal and First Air. Despite the increases by these remaining large charter carriers, recently revised data for the second and third quarters of 1993 show that overall decreases in international charter operations have occurred in each of the last three quarters of 1993. The charter operations of the major carriers, Air Canada and CAIL did not increase after Nationair went out of business.
- Domestically, Canadian air carriers continued to report decreases in scheduled services and increases in charter operations. Scheduled services, dominated largely by the major carriers and their affiliate networks, slipped 2% in passengers and 5% in passenger-kilometres. During the four quarters of 1993, domestic scheduled passenger-kilometres have been roughly 70 to 80 percent of the levels they were at in 1988. The absolute quarterly levels in 1993 vary from roughly a billion to a billion and a half lower than the quarters of 1988. These domestic levels have decreased steadily in each of the last five years. Domestic charter operations have partially made up for the decreases in scheduled

## Faits saillants

### Statistiques d'exploitation

- Sur les liaisons régulières internationales, les transporteurs aériens canadiens ont déclaré une hausse de 6% du nombre de passagers transportés et une augmentation de 5% du nombre de passagers-kilomètres réalisés au quatrième trimestre de 1993 par rapport au quatrième trimestre de 1992. Ce marché avait enregistré une croissance substantielle (environ 15% en termes de passagers-kilomètres) au cours des deuxième et troisième trimestres de 1992, laquelle fut suivie par une faible augmentation (environ 3%) au cours du quatrième trimestre de 1992 et du premier trimestre de 1993. Après le premier trimestre de 1993, Nationair, un transporteur qui a exploité des services réguliers sur ce marché n'était plus en affaires, ce qui a résulté en une croissance nulle au cours des deux trimestres suivants. Par conséquent, la croissance observée au cours du quatrième trimestre de 1993 est forte étant donné l'absence d'un transporteur qui avait exploité ce marché durant l'année antérieure. Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont offert la plupart des services canadiens sur les routes régulières internationales.
- Cependant, le nombre de passagers transportés sur les liaisons d'affrètement internationales a diminué de 2% au quatrième trimestre de 1993. Suite au retrait du marché de Nationair au premier trimestre de 1993, les autres transporteurs canadiens qui exploitent des services d'affrètement ont connu un essor prodigieux de leurs activités internationales. Ce groupe de transporteurs qui exploitent de gros avions à réaction sur les marchés d'affrètement internationaux comprend Air Transat, Canada 3000, Royal et First Air. Malgré les hausses enregistrées par ces gros transporteurs de services d'affrètement, une révision récente des données pour les deuxième et troisième trimestres de 1993, montre que des diminutions générales des activités sur le marché des services d'affrètement internationaux se sont produites dans chacun des trois derniers trimestres de 1993. Les activités des services d'affrètement des principaux transporteurs, Air Canada et LACI n'ont pas progressé après le retrait de Nationair.
- Sur le plan intérieur, les transporteurs aériens canadiens ont continué à déclarer des baisses pour les services réguliers et des hausses pour les services d'affrètement. Les services réguliers, fortement dominés par les principaux transporteurs et leurs réseaux d'affiliés ont accusé un repli de 2% du nombre de passagers transportés et de 5% du nombre de passagers-kilomètres réalisés. Durant les quatre trimestres de 1993, le nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les services réguliers intérieurs s'est maintenu à des niveaux de 70% à 80% par rapport aux niveaux obtenus en 1988. Les niveaux trimestriels absolus en 1993 étaient inférieurs d'environ un milliard à un milliard et demi aux niveaux trimestriels enregistrés en 1988. Ces niveaux intérieurs ont régressé d'une manière soutenue au cours de



service, and continued to do so in the fourth quarter of 1993, with an increase of 20% in passenger-kilometres. However, the absolute size of the domestic charter growth since 1988 varies during the quarters, from between 0.4 and 0.9 billion. These are much smaller increases than the decreases in scheduled services.

## Financial Statistics

- Canadian air carriers reported a third consecutive quarterly improvement in their basic financial performance (operating income plus interest income minus interest expenses) during the fourth quarter of 1993. The industry's basic loss decreased by 12% or \$26 million to \$190 million. The fourth quarter is one in which the industry typically reports a loss. Air Canada accounted for most of the change with an improvement of \$16 million. The CAIL affiliates and the Air Canada affiliates reported improvements of \$8 million and \$5 million respectively.
- Both Air Canada and CAIL have reported a steadily increasing ratio of "total revenue to number of employees" in the last eight quarters. CAIL's ratio increased from \$33 thousand in the fourth quarter of 1991 to \$42 thousand in the fourth quarter of 1993. Air Canada's ratio rose from \$31 thousand to \$36 thousand during this period. The number of employees at CAIL dropped from 17,168 to 13,720, while at Air Canada, the number dropped from 20,124 to 18,238. Revenues reported by both carriers increased during the period.

## Fare Basis Data

- Compared to a year ago, the fourth quarter 1993 economy fare index for domestic scheduled services increased by 7%, while the discount fare index decreased by 2%. For international markets, the economy fare index increased by almost 5%, while the discount fare index decreased by 1% from the previous year.
- During the fourth quarter of 1993, 65% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, down from 68% in the fourth quarter of 1992. In international markets, three out of every four scheduled passengers (75%) flew on discount fares.

chacune des cinq dernières années. Les activités des services d'affrètement intérieurs ont partiellement contrebalancé les baisses des services réguliers. Cette situation s'est poursuivie au quatrième trimestre de 1993, alors que le nombre de passagers-kilomètres s'est accru de 20%. Toutefois, l'ampleur absolue de la croissance des services d'affrètement intérieurs depuis 1988 a varié au cours des trimestres, soit entre 0,4 et 0,9 milliard. Ces hausses sont beaucoup plus petites que les baisses dans les services réguliers.

## Données financières

- Les transporteurs aériens canadiens ont déclaré une troisième amélioration trimestrielle consécutive de leur rendement financier de base (revenu d'exploitation plus les revenus d'intérêts moins les intérêts versés au cours du quatrième trimestre de 1993). La perte directe de l'industrie a diminué de 12% ou 26 millions\$ pour se chiffrer à 190 millions\$. Le quatrième trimestre est typiquement un trimestre au cours duquel l'industrie déclare une perte. Ce changement est imputable en grande partie à Air Canada qui a amélioré son rendement financier de base de 16 millions\$. Les affiliés de LACI et ceux d'Air Canada ont déclaré des améliorations de 8 millions\$ et de 5 millions\$ respectivement.
- Air Canada et LACI ont déclaré une croissance soutenue du rapport « des recettes totales sur le nombre d'employés » au cours des huit derniers trimestres. Pour LACI, ce rapport est passé de 33 mille\$ durant le quatrième trimestre de 1991 à 42 mille\$ durant le quatrième trimestre de 1993, alors que celui d'Air Canada est passé de 31 mille\$ à 36 mille\$ au cours de cette période. Le nombre d'employés de LACI a chuté de 17 168 à 13 720, alors que celui d'Air Canada a régressé de 20 124 à 18 238. Les recettes déclarées par les deux transporteurs se sont accrues durant la période.

## Données sur la base tarifaire

- Au cours du quatrième trimestre de 1993, l'indice des tarifs de la classe économique pour les services réguliers intérieurs a augmenté de 7% par rapport à l'année précédente, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué de 2%. Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs économiques a progressé de près de 5%, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué de 1% par rapport à l'année précédente.
- Au cours du quatrième trimestre de 1993, 65% des passagers des vols réguliers intérieurs ont profité de tarifs réduits, en regard de 68% au cours du quatrième trimestre de 1992. Dans les marchés internationaux, trois passagers sur quatre (75%) ont voyagé à prix réduit.

- The decrease in the use of discount fares in the fourth quarter of 1993 was widespread among the provinces, with seven provinces posting decreases. Alberta and Manitoba posted the largest decreases, with reductions of about 6 percentage points, each, when compared to the same period in 1992.
- During the fourth quarter of 1993, the average fare paid by passengers on all domestic city-pairs was a record \$194, up 6% from the average of \$183 reported a year earlier. The average fare paid by international passengers was \$347, up 9% from a year earlier.
- Sept des provinces ont connu des baisses dans l'utilisation des tarifs réduits au cours du quatrième trimestre de 1993. L'Alberta et le Manitoba, avec des baisses d'environ 6 points de pourcentage chacun, ont enregistré les plus fortes diminutions par rapport à la même période en 1992.
- Au cours du quatrième trimestre de 1993, le tarif moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à 194\$, soit un niveau record. Il s'agit d'une hausse de 6% par rapport au tarif moyen de 183\$ déclaré une année plus tôt. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux était de 347\$, soit une augmentation de 9% par rapport à l'année précédente.





## Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada** and the redesigned annual publication **Canadian Civil Aviation** maintain most of the past series and also includes fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The quarterly publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses.

This publication, **Air Carrier Operations in Canada**, provides some historical perspective, displaying data for the current reference period and the same quarter of the previous year.

## Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente.

## Special Articles

### Seasonally Adjusted Average Discount Air Fares and Discount Air Fare Indexes

by Bradley Snider

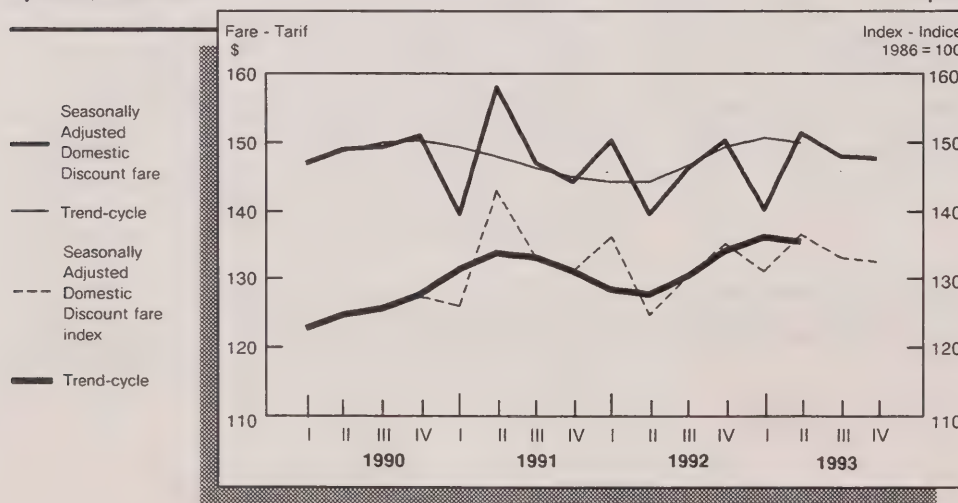
This article continues the seasonally adjusted time series first presented in the publication *Air Carrier Operations in Canada*, April-June 1993. The series is continued up to the end of the fourth quarter of 1993.

As each reference year is completed, the seasonally adjusted series and the trend-cycle are revised for the year and for the two preceding years. This is a normal revision cycle for a seasonal adjustment programme. In this case, data have been revised back to the first quarter of 1991. The adjusted data prior to 1991 and all of the original, unadjusted air fares and indexes are unchanged.

The most recent seasonally adjusted data reveal turning points for the average domestic and international discount air fares, but in opposite directions. Text Table 1 and Figure 1 show the results for the average domestic discount air fares. Between the third and fourth quarters of 1993, the seasonally adjusted domestic discount air fares decreased at an annual rate of 0.5%, and the seasonally adjusted discount air fare index decreased at an annual rate of 2.1%. This marks a downturn in the average domestic discount air fares, which had been generally increasing since the first quarter of 1992, reaching a peak of \$151 in the second quarter of 1993.

Figure 1

**Domestic Discount Air Fare and Air Fare Index, Seasonally Adjusted, and Trend-cycle, by quarter, 1990-1993**



## Études spéciales

### Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits moyens et des indices des tarifs aériens réduits

par Bradley Snider

Cette étude met à jour les séries de données désaisonnalisées présentées pour la première fois dans la publication *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, avril-juin 1993. Les séries ont été prolongées jusqu'à la fin du quatrième trimestre de 1993.

À la fin de chaque année de référence, les données désaisonnalisées et la tendance-cycle sont révisées pour l'année et pour les deux années précédentes. Il s'agit d'un cycle normal de révisions pour un programme d'ajustement saisonnier. Dans cette étude, les données ont été révisées jusqu'au premier trimestre de 1991. Les données désaisonnalisées antérieures à 1991, ainsi que toutes les données originales (non désaisonnalisées) sur les tarifs aériens et les indices sont demeurées inchangées.

Les plus récentes données désaisonnalisées sur les tarifs aériens réduits intérieurs et internationaux moyens révèlent des points de retournement, mais dans des directions opposées. Le tableau explicatif 1 et la figure 1 présentent les résultats pour les tarifs aériens réduits intérieurs moyens. Entre les troisième et quatrième trimestres de 1993, les tarifs aériens réduits intérieurs désaisonnalisés ont régressé à un taux annuel de 0,5%, alors que l'indice désaisonnalisé des tarifs aériens réduits a diminué à un taux annuel de 2,1%. Ceci représente un repli des tarifs aériens réduits intérieurs moyens, lesquels se sont généralement accrus depuis le premier trimestre de 1992. Ces tarifs ont atteint un sommet de 151\$ au cours du deuxième trimestre de 1993.

Figure 1

**Tarif aérien réduit intérieur et indice du tarif aérien, désaisonnalisés, et tendance-cycle, par trimestre, 1990-1993**

Tarif réduit intérieur désaisonnalisé  
Tendance-cycle  
Indice du tarif réduit intérieur désaisonnalisé  
Tendance-cycle

Text Table 1

**Average Domestic Discount Air Fares and Air Fare Indexes, Seasonally Adjusted, by Quarter, 1983-1993**

Tableau explicatif 1

**Tarifs aériens réduits intérieur moyens et indices des tarifs aériens, désaisonnalisés, par trimestre, 1983-1993**

Year	Quarter	Average Domestic Discount Fare	Seasonally Adjusted Domestic Discount Fare	Trend-Cycle	Domestic Discount Air Fare Index	Seasonally Adjusted Domestic Discount Fare Index	Trend-Cycle
Année	Trimestre	Tarif réduit intérieur moyen	Tarif réduit intérieur désaisonnalisé	Tendance-cycle	Indice du tarif réduit intérieur	Indice du tarif réduit intérieur désaisonnalisé	Tendance-cycle
		\$		1986 = 100			
1983	I	97.4	102.9	99.4	93.1	95.1	88.3
	II	98.1	98.4	98.9	86.0	87.3	88.0
	III	110.8	99.1	99.1	94.6	88.6	88.2
	IV	94.4	100.3	100.3	83.0	85.5	89.0
1984	I	94.5	100.2	99.9	87.1	89.4	88.9
	II	97.5	97.7	97.9	86.3	87.5	87.5
	III	107.9	96.5	96.8	92.6	86.5	87.4
	IV	93.1	98.6	98.5	88.7	91.1	90.5
1985	I	95.5	101.8	102.0	91.3	94.4	94.6
	II	104.8	105.1	104.7	95.6	96.9	96.7
	III	116.6	104.3	103.8	102.7	95.8	95.3
	IV	95.5	100.4	100.9	89.7	91.6	91.9
1986	I	92.3	98.9	101.4	87.7	91.3	92.0
	II	106.6	106.9	106.7	96.0	97.3	97.1
	III	125.1	112.6	112.0	109.5	102.5	101.8
	IV	109.6	114.0	114.5	101.4	102.6	103.1
1987	I	107.8	115.5	114.8	98.8	103.0	102.4
	II	113.6	114.1	116.0	99.5	101.0	102.6
	III	131.0	119.0	118.6	110.7	104.5	104.2
	IV	116.4	119.6	118.7	104.7	105.1	104.4
1988	I	106.5	113.9	115.5	97.2	101.1	101.7
	II	113.4	113.7	112.9	98.4	99.7	99.3
	III	123.3	113.6	114.8	102.1	97.5	100.3
	IV	119.7	121.9	121.3	105.2	104.9	104.2
1989	I	121.9	129.7	129.5	105.2	108.8	108.8
	II	135.2	135.6	136.0	111.3	112.5	112.6
	III	151.9	141.3	140.6	120.5	116.3	116.2
	IV	141.1	143.1	143.8	119.9	119.3	119.5
1990	I	138.6	146.7	146.4	119.2	122.6	122.4
	II	148.4	148.8	148.6	123.3	124.5	124.5
	III	159.2	149.3	149.8	129.3	125.8	125.7
	IV	149.2	150.8	150.1	128.2	127.3	127.5
1991	I	132.3	139.5	149.3	122.6	126.0	131.3
	II	157.8	157.9	147.7	142.6	142.9	133.6
	III	155.7	146.8	146.2	135.5	132.9	133.1
	IV	142.6	144.0	144.9	132.2	130.9	130.8
1992	I	142.8	150.2	144.0	132.4	136.1	128.1
	II	139.6	139.4	144.2	124.5	124.6	127.4
	III	154.1	146.1	146.5	132.1	130.3	130.4
	IV	149.1	150.1	149.2	136.9	135.0	134.1
1993	I	133.2	140.0	150.6	127.3	130.9	135.9
	II	151.5	151.1	150.0	136.5	136.4	135.3
	III	155.4	147.8		134.5	133.1	
	IV	146.7	147.6		134.5	132.4	



The impression of a turning point is reinforced by the domestic discount fare trend-cycle, which reached a peak in the first quarter of 1993, then also began to decrease in the second quarter, at an annual rate of 1.6%. As well, the air fare index trend-cycle began to decrease between the first and second quarters, at an annual rate of 1.8%.

International sector results are shown in Text Table 2 and in Figure 2. After declining from a record level of 111.6 in the first quarter of 1991, to a low of 103.5 in the second quarter of 1993, the seasonally adjusted international discount fare index has posted two consecutive quarters of increase, to a level of 106.2. From the third quarter of 1993 to the fourth quarter of 1993, the seasonally adjusted international discount fare index increased at an annual rate of 3.5%. The trend-cycle had posted eight consecutive quarters of decline up to the second quarter of 1993. Between the first two quarters of 1993, however, the rate of decrease had slowed to only 0.4% at annual rates.

This upturn is also shown by the sharp increase in the seasonally adjusted international discount fares, which rose from the third quarter of 1993 to the fourth quarter of 1993 at an annual rate of 17.7%, from \$312 to \$325. The trend-cycle for international discount fares has increased for six consecutive quarters, from the first quarter of 1992 up to the second quarter of 1993, when it was increasing at an annual rate of 1.7%.

Figure 2

**International Discount Air Fare and Air Fare Index, Seasonally Adjusted and Trend-cycle, by quarter, 1990-1993**

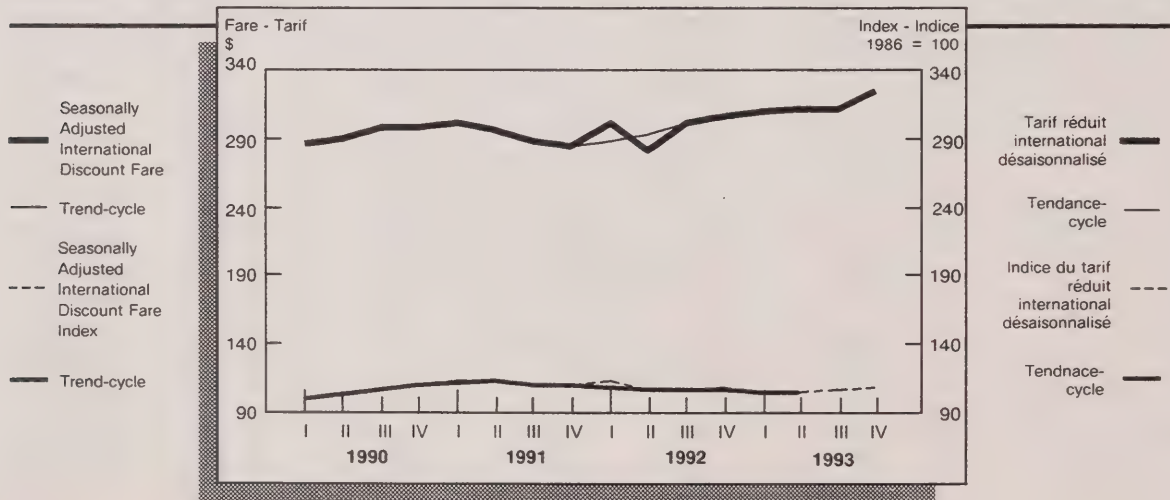
L'impression d'un point de retournement est renforcée par la tendance-cycle des tarifs réduits intérieurs, laquelle a atteint un sommet au cours du premier trimestre de 1993, pour ensuite accuser un recul au trimestre suivant à un taux annuel de 1,6%. Également, la tendance-cycle de l'indice des tarifs aériens a commencé à se replier entre les premier et deuxième trimestres à un taux annuel de 1,8%.

Le tableau explicatif 2 et la figure 2 illustrent les résultats pour le secteur international. Après avoir régressé d'un niveau record de 111,6 au premier trimestre de 1991 à un creux de 103,5 au deuxième trimestre de 1993, l'indice désaisonnalisé des tarifs réduits internationaux a affiché deux hausses trimestrielles consécutives, pour atteindre un niveau de 106,2. Du troisième trimestre de 1993 au quatrième trimestre de 1993, le taux de croissance annualisé de l'indice désaisonnalisé des tarifs réduits internationaux était de 3,5%. La tendance-cycle a affiché huit baisses trimestrielles consécutives jusqu'au deuxième trimestre de 1993. Toutefois, le taux de diminution annualisé entre les deux premiers trimestres de 1993 a ralenti pour s'établir à seulement 0,4%.

Ce redressement est également démontré par la forte augmentation des tarifs réduits internationaux désaisonnalisés. Entre les troisième et quatrième trimestres de 1993, ces tarifs ont progressé à un taux annuel de 17,7%, passant de 312\$ à 325\$. La tendance-cycle des tarifs réduits internationaux désaisonnalisés s'est accrue au cours de six trimestres consécutifs, soit du premier trimestre de 1992 au deuxième trimestre de 1993. Au cours de la première moitié de 1993, le taux d'augmentation annualisé était de 1,7%.

Figure 2

**Tarif aérien réduit international et indice du tarif aérien, désaisonnalisés, et tendance-cycle, par trimestre, 1990-1993**



Text Table 2

**Average International Discount Air Fares and Air Fare Indexes, Seasonally Adjusted, by Quarter, 1983-1993**

Tableau explicatif 2

**Tarifs aériens réduits internationaux moyens et indices des tarifs aériens, désaisonnalisés, par trimestre, 1983-1993**

Year	Quarter	Average International Discount Fare	Seasonally Adjusted International Discount Fare	Trend-Cycle	International Discount Air Fare Index	Seasonally Adjusted International Discount Fare Index	Trend-Cycle
Année	Trimestre	Tarif réduit international moyen	Tarif réduit international désaisonnalisé	Tendance-cycle	Indice du tarif réduit international	Indice du tarif réduit international désaisonnalisé	Tendance-cycle
		\$		1986 = 100			
1983	I	208.6	234.7	232.9	90.7	93.0	92.1
	II	230.7	228.1	229.0	89.0	89.9	90.0
	III	265.8	223.4	222.8	93.5	87.0	87.1
	IV	199.2	218.6	222.0	83.2	86.6	87.2
1984	I	201.1	226.7	225.3	87.4	89.8	88.9
	II	230.2	227.8	227.9	88.4	89.3	89.6
	III	277.8	233.3	228.3	96.1	89.3	89.3
	IV	201.6	220.6	231.9	86.0	89.5	89.4
1985	I	211.3	238.9	238.8	87.4	90.0	90.4
	II	245.6	243.4	241.9	91.4	92.4	91.6
	III	283.2	237.8	238.9	99.1	91.8	92.6
	IV	216.3	235.5	234.9	90.3	93.9	93.2
1986	I	207.7	235.6	236.5	90.8	93.7	94.1
	II	247.9	245.9	246.7	95.0	96.1	96.3
	III	311.6	261.8	260.6	110.5	102.2	99.5
	IV	246.29	67.7	266.5	96.7	100.5	100.1
1987	I	233.3	265.0	266.4	95.2	98.4	99.1
	II	272.7	270.9	271.4	98.6	99.8	99.6
	III	336.5	283.1	283.1	109.4	101.0	100.7
	IV	270.8	292.9	291.0	97.4	101.3	102.1
1988	I	252.9	286.6	291.3	100.4	103.8	102.6
	II	290.6	288.9	288.2	99.8	101.0	101.9
	III	340.0	286.9	288.5	109.6	101.3	100.8
	IV	270.8	293.0	291.5	96.5	100.4	100.6
1989	I	261.3	294.3	295.6	97.0	99.9	101.2
	II	299.9	298.3	297.5	101.7	103.0	102.5
	III	348.4	295.3	294.3	110.2	102.2	102.4
	IV	264.5	286.6	288.0	96.8	100.7	100.3
1990	I	256.4	286.2	285.7	95.8	98.2	99.2
	II	290.2	289.1	290.1	100.2	101.5	101.4
	III	348.9	297.1	295.4	113.1	105.5	105.1
	IV	274.4	297.5	298.9	103.9	107.9	108.3
1991	I	271.7	300.4	299.9	108.9	111.6	111.1
	II	298.1	296.5	295.6	109.7	111.5	111.2
	III	334.3	287.0	288.2	116.6	108.9	109.3
	IV	263.1	285.0	284.9	104.8	108.2	108.3
1992	I	274.3	300.7	287.3	109.2	111.5	107.6
	II	281.3	280.8	293.2	102.6	104.5	105.9
	III	348.2	301.2	300.6	111.7	104.6	104.9
	IV	285.0	306.5	306.6	104.5	107.5	104.6
1993	I	283.8	309.6	309.3	101.9	103.8	103.9
	II	310.2	310.7	310.6	101.2	103.5	103.8
	III	358.8	312.0		112.2	105.3	
	IV	304.0	325.0		103.5	106.2	

The trend-cycle for average international discount air fares has been increasing, in contrast to the international discount fare index, which has been decreasing. The explanation is that international discount fares have been getting cheaper in real terms (as shown by the index). Consequently, more passengers have been taking advantage of these prices, and the average distance flown per passenger has been increasing, (as reflected in the average air fare).

In conclusion, after several periods of decline from a record level, the seasonally adjusted discount air fare index in the international sector has shown the beginning of an upturn, while the seasonally adjusted discount air fare index in the domestic sector has shown the start of a downturn after reaching a peak in the first half of 1993.

La tendance-cycle des tarifs aériens réduits internationaux moyens a augmenté, alors que celle de l'indice des tarifs réduits internationaux a diminué. Ceci traduit implicitement que le prix des tarifs réduits internationaux a diminué en termes réels (ce que l'indice montre). Par conséquent, plus de voyageurs ont été encouragés à acheter des billets à prix réduit, et la distance moyenne parcourue par chaque passager s'est accrue au cours de cette période (ce que le tarif aérien moyen montre).

On peut conclure, qu'après plusieurs périodes au cours desquelles des baisses ont été observées, l'indice désaisonnalisé des tarifs aériens réduits dans le secteur international a commencé à enregistrer une croissance, alors que l'indice désaisonnalisé des tarifs aériens réduits dans le secteur intérieur a commencé à se replier après avoir atteint un sommet au cours de la première moitié de 1993.



# Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market – Fourth Quarter 1993

by R. Lund

## Text Table 4

## Scheduled Operations of the Major Canadian Families and Their Component Groups, Fourth Quarter 1993

# Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers – Quatrième trimestre 1993

par R. Lund

## Tableau explicatif 4

## Activités régulières des principaux groupes canadiens et de leurs affiliés, Quatrième trimestre 1993

		Air Canada	Canadian	Air Canada Connectors	Canadian Partners
		Air Canada	Canadien	Liaison Air Canada	Partenaires Canadien
Passengers - Passagers	'000	2,471	1,536	1,005	746
Percentage change - Variation en pourcentage	%	3.3	-6.8	8.9	3.5
Market Share - Part du marché	%	42.9	26.7	17.4	13.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 000	4 453	4 362	424	313
Percentage Change - Variation en pourcentage	%	2.7	-0.1	4.7	-7.3
Market Share - Part du marché	%	46.6	45.7	4.4	3.3
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	7 713	6 848	896	725
Percentage Change - Variation en pourcentage	%	9.1	-6.2	5.1	-3.4
Market Share - Part du marché	%	47.7	42.3	5.5	4.5
Passenger Revenue - Recettes-passagers	\$'000,000	536	478	125	89
Percentage Change - Variation en pourcentage	%	8.9	5.6	7.0	1.8
Market Share - Part du marché	%	43.7	38.9	10.2	7.2
Hours Flown - Heures de vol	'000	82	60	55	47
Percentage change - Variation en pourcentage	%	7.8	-6.2	-0.5	-15.0
Market Share - Part du marché	%	33.6	24.5	22.5	19.4
		Air Canada Family	Canadian Family	Both Major Carriers	Both Affiliates
		Groupe Air Canada	Groupe Canadien	Principaux Transporteurs	Affiliés
Passengers - Passagers	'000	3,476	2,282	4,008	1,751
Percentage change - Variation en pourcentage	%	4.9	-3.7	-0.8	6.5
Market Share - Part du marché	%	60.4	39.6	69.6	30.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 000	4 877	4 675	8 815	737
Percentage Change - Variation en pourcentage	%	2.8	-0.6	1.3	-0.7
Market Share - Part du marché	%	51.1	48.9	92.3	7.7
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	8 609	7 572	14 561	1 620
Percentage Change - Variation en pourcentage	%	8.7	-5.9	1.3	1.1
Market Share - Part du marché	%	53.2	46.8	90.0	10.0
Passenger Revenue - Recettes-passagers	\$'000,000	662	567	1 014	214
Percentage Change - Variation en pourcentage	%	8.5	5.0	7.3	4.8
Market Share - Part du marché	%	53.9	46.1	82.6	17.4
Hours Flown - Heures de vol	'000	137	107	142	102
Percentage change - Variation en pourcentage	%	4.3	-10.3	1.4	-7.8
Market Share - Part du marché	%	56.2	43.8	58.1	41.9

The Air Canada Connectors, consist of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario, and NWT Air. The Canadian Partners, are comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air. Structural changes involving routes and aircraft type which occurred within the CAIL network will affect data for all quarters of 1993. These changes were most pronounced for Ontario Express, the Ontario based affiliate. During the first quarter of 1993, Ontario Express dropped many of its destinations, including all transborder operations and several northern Ontario points.

Le réseau de transporteurs d'Air Canada, est constitué de: Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. Le réseau de transporteurs partenaires Canadien, en 1993, comprend Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et Time Air. Les changements structurels au chapitre des liaisons et des types d'aéronefs qui ont été effectués à l'intérieur du réseau de LACI auront une incidence sur les données pour tous les trimestres de 1993. Ces changements ont surtout marqués Ontario Express, le transporteur affilié situé en Ontario. Au cours du premier trimestre de 1993, Ontario Express a cessé de desservir plusieurs de ses destinations, incluant toutes ses liaisons transfrontalières et plusieurs points du nord de l'Ontario.

**FOR FURTHER READING**

Selected Publications  
from Statistics Canada

**LECTURES SUGGÉRÉES**

Choisies parmi les publications  
de Statistique Canada

	Catalogue
<b>Surface and Marine Transport – Service Bulletin</b> , Bilingual, Eight issues/year.	
<b>Air Carrier Operations in Canada</b> , Quarterly, Bilingual	
<b>Aviation Statistics Centre – Service Bulletin</b> , Monthly, Bilingual	
<b>Air Carrier Traffic at Canadian Airports</b> , Quarterly, Bilingual	
<b>Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report</b> , Annual, Bilingual	
<b>Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report</b> , Annual, Bilingual	
<b>Canadian Civil Aviation</b> , Annual, Bilingual	
<b>Air Charter Statistics</b> , Annual, Bilingual	
<b>Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation</b> , Occasional, issued in 1993.	
<b>Railway Carloadings</b> , Monthly, Bilingual	
<b>Railway Operating Statistics</b> , Monthly, Bilingual	
<b>Rail In Canada</b> , Annual, Bilingual	
<b>Passenger Bus and Urban Transit Statistics</b> , Monthly, Bilingual	
<b>Passenger Bus and Urban Transit Statistics</b> , Annual, Bilingual	
<b>Road Motor Vehicles: Fuel Sales</b> , Annual, Bilingual	
<b>Road Motor Vehicles: Registrations</b> , Annual, Bilingual	
<b>Trucking in Canada</b> , Annual, Bilingual	
<b>Shipping in Canada</b> , Annual, Bilingual	
<b>Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service</b> , Bilingue, Huit numéros/année.	50-002
<b>Opérations des transporteurs aériens au Canada</b> , Trimestriel, Bilingue	51-002
<b>Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service</b> , Mensuel, Bilingue	51-004
<b>Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens</b> , Trimestriel, Bilingue	51-005
<b>Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur</b> , Annuel, Bilingue	51-204
<b>Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis</b> , Annuel, Bilingue	51-205
<b>Aviation civile canadienne</b> , Annuel, Bilingue	51-206
<b>Statistique des affrètements aériens</b> , Annuel, Bilingue	51-207
<b>L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile</b> , Hors série, publiée en 1993.	51-501
<b>Chargements ferroviaires</b> , Mensuel, Bilingue	52-001
<b>Statistique de l'exploitation ferroviaire</b> , Mensuel, Bilingue	52-003
<b>Le transport ferroviaire au Canada</b> , Annuel, Bilingue	52-216
<b>Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain</b> , Mensuel, Bilingue	53-003
<b>Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain</b> , Annuel, Bilingue	53-215
<b>Véhicules automobiles: Ventes de carburants</b> , Annuel, Bilingue	53-218
<b>Véhicules automobiles: Immatriculations</b> , Annuel, Bilingue	53-219
<b>Le camionnage au Canada</b> , Annuel, Bilingue	53-222
<b>Le transport maritime au Canada</b> , A., Bil.	54-205

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.

# Section 1

## THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1

Ratios – Canadian Air Carriers, Level I,  
October-December 1993

# Section 1

## REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1

Rapports – Transporteurs aériens canadiens de  
niveau I, Octobre-décembre 1993

		Total		Change Variation
		1992	1993	
				%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.114	0.121	6.1
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.357	0.327	-8.4
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.893	0.912	2.1
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	33 747	39 151	16.0
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploit- ation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	90.65	92.69	...
		Air BC	Air Canada	Canadian Time Air
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.294	0.120	0.110 0.297
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	3.004	0.318	0.320 7.590
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	2.940	0.875	0.855 2.984
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	44 244	36 039	41 961 52 224
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploit- ation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	134.56	94.32	87.25 115.99



Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators,  
October-December 1993

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis,  
Octobre-décembre 1993

		1992	1993	Change Variation %
Population of Canada – Population du Canada	'000	27 561.7	28 866.0	4.7
Employed labour force (s.a.) <sup>1</sup> – Population active occupée (dés.)	'000	12 272.0	12 437.7	1.3
Disposable income <sup>1</sup> – Revenu disponible <sup>1</sup>	\$'000'000	480 440	487 000	1.4
Per capita disposable income <sup>1</sup> – Revenu disponible par habitant <sup>1</sup>	\$	17 431.4	16 871.1	-3.2
Per capita trip spending (including fares) <sup>2</sup> – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) <sup>2</sup>				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	112.7	.. <sup>3</sup>	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	117.6	120.1	2.1
Average spending per trip (including fares) – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	98.4	.. <sup>3</sup>	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	1 292	1 424.9	10.3
Average cost of air fares (Level I carriers) <sup>4</sup> – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I) <sup>4</sup>				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	182.5	194.1	6.4
– International travel – Voyages internationaux	\$	319.4	346.9	8.6
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
– All items – Ensemble		128.9	131.2	1.8
– Transportation – Transports		123.6	127.8	3.4
– Public transportation – Transport public		135.7	141.3	4.2
Travel price index – Indice des prix des voyages	1986 = 100	131.7	134.4	2.1
Air fare index (Level I carriers) <sup>4</sup> – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I) <sup>4</sup>	1986 = 100			
– Domestic travel – Voyages intérieurs		147.0	150.3	2.2
– International travel – Voyages internationaux		109.7	111.0	1.2
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
– All industries – Toutes les industries		111.5	115.8	3.9
– Transport industry – Industrie du transport		99.9	105.4	5.5
– Air transportation – Transport aérien		88.5	80.0	-9.6
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	14.3	12.3	-14.3

(s.a.) – seasonally adjusted. – (dés.) – désaisonnalisé.

<sup>1</sup> Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. – Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.<sup>2</sup> Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.<sup>3</sup> This figure is not available for the year 1993, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For the period October-December 1990, the per capita trip spending totalled \$111 and the average spending per trip, \$108. – Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1993, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Au cours de la période Octobre-décembre 1990, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$111 et les dépenses moyennes par voyage, \$108.<sup>4</sup> As of January 1993, two level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario express) sont également inclus.

Source: Canadian Economic Observer – L'observateur économique canadien.

## Section 2

### OPERATING STATISTICS

Table 2.1

Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
October-December 1993

## Section 2

### STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens  
canadiens, Octobre-décembre 1993

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III			Niveaux I-IV		
	1992	1993	Change Variation	1992	1993	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
<b>All services – Tous les services</b>						
Number of carriers included <sup>1</sup> – Nombre de transporteurs inclus <sup>1</sup>	101	94	-6.9	245	231	-5.7
Passengers – Passagers	7 241	7 226	-0.2	7 298	7 292	-0.1
Goods carried – Marchandises transportées kg	147 094	159 920	8.7	152 029	166 914	9.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	13 054 690	12 961 653	-0.7	13 070 843	12 977 455	-0.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 305 469	1 296 165	-0.7	1 307 084	1 297 746	-0.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	395 931	457 442	15.5	397 219	461 963	16.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 701 400	1 753 607	3.1	1 704 303	1 759 709	3.3
Hours flown – Heures de vol	381	364	-4.4	462	451	-2.4
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>						
Passengers – Passagers	6 009	6 005	-0.1	6 020	6 019	--
Goods carried – Marchandises transportées kg	123 054	140 859	14.5	123 493	141 239	14.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	9 616 502	9 640 034	0.2	9 618 357	9 642 649	0.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	961 650	964 003	0.2	961 836	964 265	0.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	379 294	439 422	15.9	379 367	439 487	15.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 340 944	1 403 426	4.7	1 341 202	1 403 752	4.7
Hours flown – Heures de vol	302	292	-3.3	305	295	-3.2
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>						
Passengers – Passagers	1 232	1 220	-1.0	1 278	1 273	-0.4
Goods carried – Marchandises transportées kg	24 039	19 061	-20.7	28 536	25 675	-10.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	3 438 188	3 321 619	-3.4	3 452 486	3 334 806	-3.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	343 819	332 162	-3.4	345 249	333 481	-3.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	16 637	18 020	8.3	17 852	22 476	25.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	360 456	350 182	-2.9	363 101	355 956	-2.0
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	79	72	-8.3	106	101	-4.6
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	--	--	-57.6	51	55	7.0
Hours flown: total – Heures de vol: total	79	72	-8.4	157	155	-0.8

<sup>1</sup> Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.2

## Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, October-December 1993

Tableau 2.2

## Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Octobre-décembre 1993

		Domestic		Transborder		Other international	
		Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
		1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
<b>All services – Tous les services</b>							
Passengers – Passagers		4 802	-1.7	1 366	3.4	1 123	2.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg	103 647	8.9	15 357	-10.9	47 910	21.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		4 818 891	-2.7	2 405 188	-1.8	5 753 376	1.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		481 889	-2.7	240 519	-1.8	575 338	1.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		134 830	10.7	35 257	-1.8	291 876	21.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		616 719	-0.1	275 776	-1.8	867 214	7.6
Hours flown – Heures de vol		356	-1.2	49	2.9	46	-15.1
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>							
Passengers – Passagers		4 410	-2.2	901	8.2	708	4.0
Goods carried – Marchandises transportées	kg	83 583	13.3	10 864	3.3	46 792	19.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		4 241 485	-5.2	1 274 245	4.9	4 126 920	5.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		424 148	-5.2	127 424	4.9	412 692	5.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		121 995	9.6	30 665	3.9	286 827	20.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		546 144	-2.2	158 090	4.7	699 519	10.7
Hours flown – Heures de vol		226	-5.3	36	5.2	34	3.7
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>							
Passengers – Passagers		393	4.1	465	-4.7	415	0.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg	20 064	-6.4	4 493	-33.1	1 118	196.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		577 407	19.6	1 130 943	-8.4	1 626 457	-6.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		57 741	19.6	113 094	-8.4	162 646	-6.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		12 835	22.0	4 592	-28.0	5 049	429.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		70 576	20.1	117 686	-9.4	167 695	-3.9
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: voilure fixe		75	-5.3	14	-2.6	12	-2.5
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		55	30.2	–	–	–	-97.9
Hours flown: total – Heures de vol: total		130	6.9	14	-2.6	12	-44.2



Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
Level I, October-December 1993**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens  
canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1993**

		Total		Change
		1992	1993	Variation
		'000	'000	%
<b>All services – Tous les services</b>				
Passengers – Passagers		5 130	5 113	-0.3
Goods carried – Marchandises transportées	kg	104 723	114 434	9.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		9 784 979	9 858 714	0.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		978 498	985 871	0.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		371 107	423 410	14.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 349 605	1 409 282	4.4
Hours flown – Heures de vol		187	189	0.8
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>				
Passengers – Passagers		4 780	4 790	0.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg	104 199	113 956	9.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		8 993 768	9 114 524	1.3
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		14 983 128	15 215 615	1.6
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	60.03	59.90	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		899 377	911 452	1.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		369 381	421 711	14.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 268 758	1 333 163	5.1
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		2 232 765	2 300 728	3.0
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	56.82	57.95	...
Hours flown – Heures de vol		177	179	1.3
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>				
Passengers – Passagers		350	323	-7.6
Goods carried – Marchandises transportées	kg	525	478	-8.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		791 211	744 190	-5.9
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		79 121	74 419	-5.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 725	1 699	-1.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		80 846	76 118	-5.8
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		11	10	-6.3
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		–	–	–
Hours flown: total – Heures de vol: total		11	10	-6.3

Table 2.3

Operating Statistics - Canadian Air Carriers,  
Level I, October-December 1993 - Concluded

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens  
canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1993 - fin

	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
	'000			
<b>All services - Tous les services</b>				
Passengers - Passagers	361	2 607	1 718	428
Goods carried - Marchandises transportées	1 180	69 961	42 123	1 170
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	146 076	4 820 223	4 730 835	161 580
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	14 608	482 022	473 084	16 158
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	478	248 167	174 468	297
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	15 086	730 189	647 551	16 455
Hours flown - Heures de vol	19	86	66	19
<b>Scheduled services - Services réguliers</b>				
Passengers - Passagers	359	2 471	1 536	423
Goods carried - Marchandises transportées	1 180	69 551	42 056	1 170
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	145 489	4 453 137	4 361 570	154 328
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	302 889	7 713 182	6 847 574	351 970
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	48.03	57.73	63.70	43.85
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	14 549	445 314	436 157	15 433
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	478	246 609	174 326	297
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	15 027	691 923	610 484	15 730
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles	27 014	1 220 958	1 001 230	51 526
Weight load factor - Coefficient de chargement	55.63	56.67	60.97	30.53
Hours flown - Heures de vol	19	82	60	18
<b>Charter services - Services d'affrètement</b>				
Passengers - Passagers	1	135	182	5
Goods carried - Marchandises transportées	-	410	68	-
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	587	367 087	369 265	7 252
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	59	36 709	36 927	725
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	-	1 558	141	-
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	59	38 266	37 068	725
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	--	4	6	--
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	-	-	-	-
Hours flown: total - Heures de vol: total	--	4	6	--

**Table 2.4**  
**Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, October-December 1993**

**Tableau 2.4**  
**Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Octobre-décembre 1993**

	1992	1993	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	59	52	-11.9
<b>Domestic – Intérieur</b>			
Newfoundland – Terre-Neuve	2 034	2 896	42.4
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	–	6	...
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	643	576	-10.4
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	5	332	...
Quebec – Québec	11 734	7 968	-32.1
Ontario	2 243	6 780	202.3
Manitoba	2 192	1 486	-32.2
Saskatchewan	134	70	-47.8
Alberta	3 400	8 841	160.0
British Columbia – Colombie-Britannique	18 160	22 978	26.5
Yukon	385	709	84.2
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	2 982	3 760	26.1
Total	43 912	56 402	28.4
<b>International</b>	9 242	190	-97.9
Total	53 154	56 592	6.5



### Section 3

#### FINANCIAL DATA

Table 3.1

Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Levels I-III, October-December 1993

### Section 3

#### DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens  
des niveaux I-III, Octobre-décembre 1993

	1992	1993	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>			
Scheduled services – Services réguliers	1 346 537	1 427 281	6.0
– Passengers – Passagers	1 191 701	1 263 103	6.0
– Goods – Marchandises	154 835	164 178	6.0
Charter services – Services d'affrètement	207 706	196 788	-5.3
– Passengers – Passagers	194 584	179 723	-7.6
– Goods – Marchandises	13 122	17 065	30.0
Other flying services – Autres services aériens	7 532	10 626	41.1
Subsidies – Subventions d'exploitation	1 382	4 424	220.2
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	48 436	51 737	6.8
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 611 592	1 690 856	4.9
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	36 096	35 079	-2.8
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	603 183	614 557	1.9
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	197 893	208 132	5.2
General services and administration – Services généraux et administration	820 850	860 545	4.8
Depreciation – Dépréciation	87 401	79 596	-8.9
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 745 424	1 797 910	3.0
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	( 133 832)	( 107 054)	-20.0
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	( 27 488)	24 481	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	15 179	13 711	-9.7
Interest expenses – Intérêts versés	96 964	96 167	-0.8
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	( 231 052)	( 27 064)	-88.3
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	( 340 325)	( 85 039)	-75.0
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	( 474 158)	( 192 093)	-59.5
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	( 3 461)	( 126)	-96.4
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	( 470 697)	( 191 967)	-59.2

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Level I, October-December 1993**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de  
niveau I, Octobre-décembre 1993**

	Total		Change Variation
	1992	1993	
	\$ '000	\$ '000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>			
Scheduled services – Services réguliers	1 155 769	1 240 932	7.4
– Passengers – Passagers	1 024 055	1 102 925	7.7
– Goods – Marchandises	131 715	138 006	4.8
Charter services – Services d'affrètement	48 916	44 948	-8.1
– Passengers – Passagers	48 617	44 713	-8.0
– Goods – Marchandises	299	235	-21.4
Other flying services – Autres services aériens	–	–	–
Subsidies – Subventions d'exploitation	–	–	–
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	37 719	44 432	17.8
<b>Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation</b>	<b>1 242 404</b>	<b>1 330 311</b>	<b>7.1</b>
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	30 544	29 751	-2.6
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	426 104	446 206	4.7
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	129 884	140 756	8.4
General services and administration – Services généraux et administration	712 896	754 319	5.8
Depreciation – Dépréciation	71 169	64 216	-9.8
<b>Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation</b>	<b>1 370 597</b>	<b>1 435 247</b>	<b>4.7</b>
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	<b>( 128 193)</b>	<b>( 104 935)</b>	<b>-18.1</b>
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	( 27 177)	23 927	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	14 337	13 098	-8.6
Interest expenses – Intérêts versés	82 792	85 706	3.5
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	( 227 869)	( 21 807)	-90.4
<b>Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets</b>	<b>( 323 501)</b>	<b>( 70 488)</b>	<b>-78.2</b>
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant deductions de l'impôt</b>	<b>( 451 694)</b>	<b>( 175 423)</b>	<b>-61.2</b>
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	( 1 757)	3 516	...
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	<b>( 449 937)</b>	<b>( 178 940)</b>	<b>-60.2</b>

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Level I, October-December 1993 – Concluded**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de  
niveau I, Octobre-décembre 1993 – fin**

	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
	'000			
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>				
Scheduled services – Services réguliers	44 237	614 860	533 747	48 088
– Passengers – Passagers	42 800	536 368	477 923	45 834
– Goods – Marchandises	1 436	78 492	55 824	2 254
Charter services – Services d'affrètement	109	23 693	20 135	1 011
– Passengers – Passagers	109	23 458	20 135	1 011
– Goods – Marchandises	–	235	–	–
Other flying services – Autres services aériens	–	–	–	–
Subsidies – Subventions d'exploitation	–	–	–	–
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	1 182	18 719	21 824	2 707
<b>Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation</b>	<b>45 527</b>	<b>657 272</b>	<b>575 706</b>	<b>51 807</b>
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>				
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	843	25 555	3 224	129
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	10 343	216 900	203 554	15 409
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	6 321	80 452	46 389	7 593
General services and administration – Services généraux et administration	14 661	340 441	380 427	18 790
Depreciation – Dépréciation	1 667	33 530	26 275	2 743
<b>Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation</b>	<b>33 835</b>	<b>696 878</b>	<b>659 869</b>	<b>44 664</b>
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	<b>11 692</b>	<b>( 39 606)</b>	<b>( 84 163)</b>	<b>7 142</b>
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>				
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	–	23 582	344	1
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	90	11 574	1 172	262
Interest expenses – Intérêts versés	6 432	49 168	26 690	3 416
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	–	(37 012)	15 236	(30)
<b>Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets</b>	<b>( 6 342)</b>	<b>( 51 025)</b>	<b>( 9 938)</b>	<b>( 3 183)</b>
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	<b>5 350</b>	<b>( 90 632)</b>	<b>( 94 101)</b>	<b>3 959</b>
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	2 298	( 1 024)	359	1 883
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	<b>3 051</b>	<b>( 89 608)</b>	<b>( 94 460)</b>	<b>2 076</b>



## Section 4

## EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III, October-December 1993

## Section 4

## DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Octobre-décembre 1993

		1992	1993	Change Variation %
<b>Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés</b>				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	5 821	5 192	-10.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	120 561	108 594	-9.9
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	7 520	7 322	-2.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	67 248	65 381	-2.8
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 083	3 591	16.5
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	33 115	43 880	32.5
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	8 835	8 456	-4.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	84 469	87 417	3.5
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	16 104	13 431	-16.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	144 096	129 417	-10.2
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	4 571	4 529	-0.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	24 321	23 465	-3.5
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	45 934	42 521	-7.4
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	473 811	458 154	-3.3
<b>Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile</b>				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	830 286	900 708	8.5
Cost – Coût	\$ '000	229 122	239 577	4.6
Gasoline – Essence	L '000	7 171	5 808	-19.0
Cost – Coût	\$ '000	4 070	3 671	-9.8
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	131	129	-1.5
Cost – Coût	\$ '000	798	797	-0.2
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	61	53	-13.7
Cost – Coût	\$ '000	122	136	12.1

Table 4.2

**Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I, October-December 1993**

Tableau 4.2

**Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1993**

		Total	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
<b>Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés</b>						
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	2 941	244	1 285	1 183	229
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	80 523	3 937	38 095	35 737	2 754
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	5 729	184	2 889	2 442	214
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	55 920	1 567	26 757	26 305	1 291
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	1 875	68	169	1 571	67
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	27 526	636	4 479	21 819	592
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	6 743	218	3 559	2 722	244
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	70 603	2 413	33 780	32 135	2 275
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	12 312	301	7 828	3 945	238
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	121 625	2 378	74 557	42 710	1 980
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	4 379	14	2 508	1 857	–
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	22 393	137	3 980	18 276	–
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	33 979	1 029	18 238	13 720	992
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	378 591	11 069	181 647	176 982	8 893
<b>Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile</b>						
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	719 510	16 750	381 182	298 929	22 649
Cost – Coût	\$ '000	183 852	4 810	92 259	79 988	6 795
Gasoline – Essence	L '000	–	–	–	–	–
Cost – Coût	\$ '000	–	–	–	–	–
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	74	4	23	43	5
Cost – Coût	\$ '000	431	24	128	248	31
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	–	–	–	–	–
Cost – Coût	\$ '000	–	–	–	–	–

## Section 5

### FARE BASIS DATA

#### Domestic and International Air Fare Indexes

In the fourth quarter of 1993, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by the Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) and two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) was 150.3, up 2.2% from the fourth quarter of 1992. The discount fare index decreased by 1.8% from 136.9 to 134.5, while the economy fare index<sup>1</sup> jumped by 7.4% from 158.7 to 170.4. This is the fifth consecutive year-to-year increase in the domestic economy fare index after three successive year-to-year decreases.

The air fare indexes for domestic economy fares rose in the southern (deregulated) sector, by 7.4%, and in the northern (regulated) sector by a similar 7.5%. The discount fare index in the southern sector decreased by 1.8%, while in the northern sector it rose by 2.9%.

In international markets, the air fare index for all fares rose slightly, by 1.2%, from 109.7 to 111.0. This was the third increase after six consecutive year-to-year decreases in the international all-fare index. The international discount fare index decreased by 1.0%, the sixth decrease in the last seven quarters, while there was a 4.8% increase in the international economy fare index.

#### Discount Fare Utilization

##### Domestic Sector

During the fourth quarter of 1993, 64.8% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers and two Level II air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented a decrease of 3.0 percentage points compared to the same quarter a year earlier. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 67.9%, down 4.1 percentage points from 72.0% in the fourth quarter of 1992.

As shown in Tables 5.2 and 5.3, in the southern sector, both the short-haul and long-haul services recorded a decreased utilization of discounted air fares during the fourth quarter of 1993. In the southern sector, discount passengers amounted to 65.9% of the traffic during the fourth quarter of 1993, down from 68.8% in 1992. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services decreased by 4.1 percentage points (72.7% to 68.6%) during this period. For northern services, only 45.6% of passengers (representing 49.8% of passenger-kilometres) were carried on discount fares. During the fourth quarter of 1992, the corresponding figures were 49.3% for passengers and 53.0% for passenger-kilometres.

<sup>1</sup> Includes business class fares.

## Section 5

### DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

#### Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Au cours du quatrième trimestre de 1993, l'indice des tarifs aériens de tous les tarifs pour les services réguliers intérieurs exploités par les transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) et deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) a atteint 150,3, en hausse de 2,2% par rapport au quatrième trimestre de 1992. L'indice des tarifs réduits a diminué de 1,8%, passant de 136,9 à 134,5, alors que l'indice des tarifs économiques<sup>1</sup> s'est accru de 7,4%, passant de 158,7 à 170,4. Il s'agit d'une cinquième hausse consécutive sur la base d'une année à l'autre observée dans l'indice des tarifs économiques du secteur intérieur, suite à trois baisses consécutives sur la base d'une année à l'autre.

Les indices des tarifs aériens économiques intérieurs ont augmenté de 7,4% dans le secteur sud (déréglementé) et de façon semblable, 7,5%, dans le secteur nord (réglementé). L'indice des tarifs réduits a régressé de 1,8% dans le secteur sud, alors qu'il a augmenté de 2,9% dans le secteur nord.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens de tous les tarifs a légèrement augmenté (1,2%), passant de 109,7 à 111,0. Il s'agit d'une troisième hausse après six baisses consécutives observées dans cet indice sur la base d'une année à l'autre. L'indice des tarifs réduits dans le secteur international a enregistré un repli de 1,0%, soit une sixième baisse au cours des sept derniers trimestres. L'indice des tarifs économiques a, par ailleurs, augmenté de 4,8%.

#### Utilisation des tarifs réduits

##### Secteur intérieur

Au cours du quatrième trimestre de 1993, 64,8% des passagers des vols réguliers intérieurs des transporteurs aériens de niveau I et de deux transporteurs aériens de niveau II ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une baisse de 3,0 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué de 4,1 points de pourcentage pour passer de 72,0% en 1992 à 67,9% en 1993.

Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, dans le secteur sud, les services court-courriers et long-courriers ont enregistré une utilisation moindre des tarifs aériens réduits au cours du quatrième trimestre de 1993. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 65,9% du trafic au cours du quatrième trimestre de 1993, soit une baisse par rapport à 68,8% en 1992. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a diminué de 4,1 points de pourcentage (72,7% à 68,6%) au cours de cette période. Dans le secteur nord, seulement 45,6% du trafic de passagers (représentant 49,8% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits. Au cours du quatrième trimestre de 1992, les chiffres correspondants étaient de 49,3% pour les passagers et de 53,0% pour les passagers-kilomètres.

<sup>1</sup> Inclut les tarifs de la classe affaires.



Table 5.1

**Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group**  
**- Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> - Scheduled**  
**Services, October-December 1993**

Tableau 5.1

**Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe**  
**tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup>**  
**- Services réguliers, Octobre-décembre 1993**

Sector Secteur	Year and quarter Année et trimestre	Fare type group - Groupe tarifaire		
		All fares Tous les tarifs	Economy fare Tarif économique	Discounted fare Tarif réduit
			(1986 = 100.0)	
<b>Domestic - Intérieur</b>	<b>1992 IV</b>	147.0	158.7	136.9
	<b>1993 I</b>	142.4	163.0	127.3
	<b>II</b>	148.8	163.5	136.5
	<b>III</b>	149.4	168.9	134.5
	<b>IV</b>	150.3	170.4	134.5
Southern services - Services secteur sud	1992 IV	147.6	159.1	136.9
	1993 I	142.4	163.3	127.0
	II	148.9	163.6	136.4
	III	149.5	169.1	134.5
	IV	150.4	170.8	134.4
Northern services - Services secteur nord	1992 IV	138.3	154.2	133.7
	1993 I	142.3	159.3	133.5
	II	146.2	162.7	138.5
	III	147.7	166.3	137.2
	IV	147.6	165.7	137.6
<b>International</b>	<b>1992 IV</b>	109.7	135.5	104.5
	<b>1993 I</b>	108.4	135.1	101.9
	<b>II</b>	109.2	141.6	101.2
	<b>III</b>	118.0	143.0	112.2
	<b>IV</b>	111.0	142.0	103.5

<sup>1</sup> As of January 1993, two level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

Figure 5.1

**Air Fare Indexes for Northern and Southern**  
**Sectors, by Fare Type Group**  
**(Not Seasonally Adjusted)**

Figure 5.1

**Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et**  
**sud, selon le groupe tarifaire**  
**(non désaisonnalisés)**

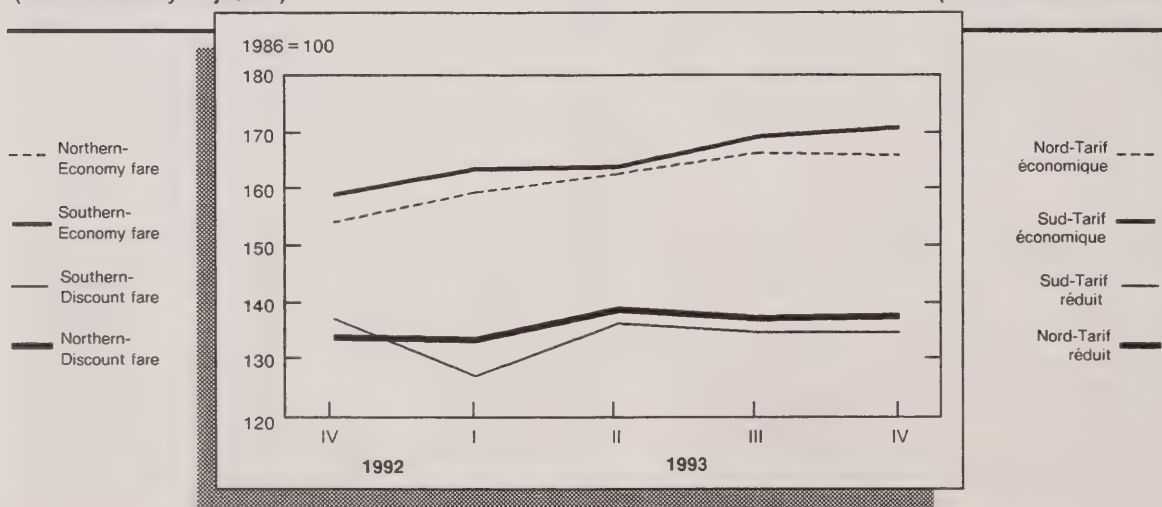


Table 5.2

**Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, October-December 1993**

Tableau 5.2

**Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Octobre-décembre 1993**

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
%										
<b>Domestic – Intérieur</b>	--*	0.3	5.3	5.6	23.3	25.7	67.8	64.8	3.5	3.6
Southern services – Services secteur sud	--*	0.3	5.6	5.9	21.9	24.2*	68.8	65.9	3.6	3.8
Short-Haul – Court- courrier	—	0.2	3.4	3.8	29.2	29.3	64.4	63.9	3.0	2.8
Long-Haul – Long-courrier	0.1	0.5	7.8*	8.3	14.5	18.2*	73.4	68.2	4.3	4.8
Northern services – Services secteur nord	—	—	0.3*	0.7*	49.4	52.7	49.3	45.6	1.0*	1.0
<b>International</b>	0.2*	0.6	5.3	5.9	11.9	11.7	75.3	75.1	7.3	6.7

Table 5.3

**Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, October-December 1993**

Tableau 5.3

**Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Octobre-décembre 1993**

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
%										
<b>Domestic – Intérieur</b>	0.1	0.4	7.8	8.2	15.8	19.2*	72.0	67.9	4.3	4.3
Southern services – Services secteur sud	0.1	0.4	8.1	8.5	14.7	18.1*	72.7	68.6	4.4	4.4
Short-Haul – Court- courrier	—	0.2	3.7	4.2	27.0	28.0	66.4	64.8	2.9	2.7
Long-Haul – Long-courrier	0.1	0.5	9.0	9.5*	12.1	15.7*	74.1	69.4	4.7	4.8
Northern services – Services secteur nord	—	—	0.5*	0.8	45.7	48.6	53.0	49.8	0.8*	0.8*
<b>International</b>	0.3*	0.7	6.0	6.1	6.5	7.3	79.5	79.9	7.6	6.1

<sup>1</sup> As of January 1993, two level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II. (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

**Note:** For \* and —, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour \* et —, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 5.4

**Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, October-December 1993**

Tableau 5.4

**Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Octobre-décembre 1993**

Province and territory of enplanement  Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	..	0.3*	4.6*	5.4*	27.8*	26.3*	64.7	63.7	2.9*	4.3*
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	..	0.3*	6.4*	6.4	21.3*	19.3*	68.1	69.1	4.2	4.9*
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	..	0.3	6.3	5.9	20.2	25.1	68.4	64.5	5.0	4.2
Ontario	0.1*	0.3	7.2	7.3	18.7	19.1	69.7	69.3	4.4	4.0
Manitoba	..	0.4*	4.9	5.6	22.7	27.8*	68.9	62.8	3.5	3.4
Saskatchewan	..	0.4*	4.2*	3.8*	24.6*	27.7*	68.4	64.7	2.8	3.4
Alberta	..	0.2	4.1*	4.7	27.6	32.3*	66.2	60.0	2.1	2.8
British Columbia <sup>2</sup> – Colombie-Britannique <sup>2</sup>	..	0.2	3.7	4.0	26.9	30.7*	66.3	62.0	3.0	3.1
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	..*	0.3	5.3	5.6	23.3	25.7	67.8	64.8	3.5	3.6

<sup>1</sup> As of January 1993, two level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

<sup>2</sup> Includes Yukon and Northwest Territories. - Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

**Note:** For \* and \*\*, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour \* et \*\*, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

It should be noted that approximately 96% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. In terms of passenger-kilometres, this percentage reached approximately 97%.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the fourth quarter of 1993, 68.2% of passenger volume and 69.4% of passenger-kilometres on long-haul services represented discount air fares; this compared with 63.9% and 64.8% respectively, for short-haul services.

Il convient de noter qu'environ 96% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. En termes de passagers-kilomètres, ce pourcentage a atteint environ 97%.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du quatrième trimestre de 1993, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 68,2% du volume de passagers et 69,4% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 63,9% et 64,8%.



Table 5.5

**Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, October-December 1993**

Tableau 5.5

**Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Octobre-décembre 1993**

City of enplanement  Ville d'embarquement		Fare type group – Groupe tarifaire												
		Passengers			First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
		Passagers			Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
		1992	1993	Change Variation	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
		No. – Nbre ( '000)	%											
Short-Haul ( < 800 km) – Court-courrier ( < 800 km)														
Calgary	240	221	-8.0	**	0.1*	2.1	2.7	27.7	34.3*	68.4	61.0	1.7	2.0	
Edmonton <sup>2</sup>	99	94	-4.7	**	—	0.6*	1.0	50.9	47.9	47.3	49.2	1.2*	1.9	
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Montréal <sup>3</sup>	163	224	37.2	**	0.3*	6.4	6.1	18.6	20.1	69.9	69.2	5.1	4.3	
Ottawa	132	134	1.5	**	0.2*	5.6	5.9	30.6	21.3	60.9	70.4	2.9*	2.1	
Regina	36	33	-8.9	—	0.4*	**	3.8*	33.3*	41.0*	61.2	52.0*	2.6*	2.9*	
Saskatoon	36	35	-4.0	—	**	**	1.2*	31.5	34.5*	65.4	62.6	2.0*	1.7	
Toronto	303	359	18.5	**	0.3*	6.1	6.2	21.9	18.7	67.8	71.1	4.2	3.7	
Vancouver	276r	253	-7.4	**	0.1*	1.8	2.4	31.7r	35.6*	64.1r	59.5	2.4	2.4*	
Winnipeg	28	30	7.9	—	**	1.6*	2.8*	50.4	45.1*	46.6	50.0*	1.4*	2.0*	
Long-Haul ( ≥ 800 km) – Long-courrier ( ≥ 800 km)														
Calgary	118	117	-0.5	**	0.4*	10.2*	10.7*	12.1*	18.2*	74.9	66.4	2.8*	4.3	
Edmonton <sup>2</sup>	135	116	-14.3	—	0.3*	5.8*	6.5*	17.2*	24.3*	73.9	64.9	3.1	4.0*	
Halifax	120	111	-7.7	**	0.3*	6.4*	6.4	21.3*	19.3*	68.1	69.1	4.2	4.9*	
Montréal <sup>3</sup>	62	54	-12.7	**	0.4*	7.1	10.5	17.7	20.5*	70.1	62.1	5.1	6.5	
Ottawa	64	65	1.7	—	0.5*	9.3	9.8*	18.9*	25.2*	67.5	59.9	4.3	4.7	
Regina	26	23	-12.0	—	**	7.1*	5.3*	12.8*	11.3	77.8	78.1	2.3*	4.9*	
Saskatoon	26	21	-20.6	**	**	7.5*	6.6*	13.6*	12.4*	74.3	74.5	4.6	5.5*	
Toronto	480	463	-3.5	0.1*	0.5	8.6*	9.0	13.0	15.8*	73.3	69.8	5.0	5.1	
Vancouver	261	263	1.0	0.1*	0.5*	8.6	8.5*	12.5	16.4*	74.4	69.9	4.4	4.6*	
Winnipeg	149	139	-6.9	**	0.5*	5.8*	6.5	15.3*	21.8*	74.9	67.2	4.0	4.0*	

<sup>1</sup> As of January 1993, two level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

<sup>2</sup> Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

<sup>3</sup> Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

**Note:** For \* and \*\*, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour \* et \*\*, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

## International Sector

During the fourth quarter of 1993, the proportion of passengers making use of discount fares in the international sector decreased by 0.2 percentage point from the same period of 1992, to a level of 75.1%. This was a greater utilization of discount fares than in the domestic sector, representing three out of every four international scheduled passengers. Furthermore, 79.9% of international scheduled passenger-kilometres were discount, up 0.4 percentage point from 79.5% in the fourth quarter of 1992.

## Secteur international

Au cours du quatrième trimestre de 1993, la proportion des passagers qui ont voyagé à prix réduit dans le secteur international a baissé de 0,2 point de pourcentage par rapport à la même période en 1992, pour s'établir à 75,1%. L'utilisation des tarifs réduits était plus répandue que dans le secteur intérieur, trois passagers sur quatre des vols réguliers internationaux voyageant à tarifs réduits. De plus, 79,9% des passagers-kilomètres ont été réalisés sur des vols réguliers internationaux à tarifs réduits, soit une hausse de 0,4 point de pourcentage par rapport à la proportion de 79,5% enregistrée au cours du quatrième trimestre de 1992.

Table 5.6

**Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup>**  
**– Scheduled Services, October-December 1993**

Tableau 5.6

**Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Octobre-décembre 1993**

City of enplanement  Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
<b>Short-Haul (&lt; 800 km) – Court-courrier (&lt; 800 km)</b>										
Calgary	249.3*	...	246.1	10.6	172.2	16.6	106.8*	3.3	79.9	7.3
Edmonton <sup>2</sup>	–	...	151.5	12.5	147.9*	15.4	85.8	-3.8	72.7	6.5
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal <sup>3</sup>	197.0*	...	222.0	1.1	184.8	2.9	136.6	6.9	88.2*	9.5
Ottawa	192.6*	...	203.1	5.5	166.8	4.2	115.0	8.0	105.5*	11.8
Regina	225.4*	...	245.9*	16.8	206.0*	14.0	109.1*	-2.7	112.9*	30.5
Saskatoon	...	...	251.3*	...	210.6*	19.8	111.7*	9.6	112.0	40.8
Toronto	190.1*	...	217.8	2.7	180.6	4.0	128.5	6.5	96.4	9.7
Vancouver	230.7*	...	247.1	16.6	174.2*	14.7	100.2*	2.6	78.9*	4.4
Winnipeg	...	...	262.4*	33.4	241.5*	12.2	117.3*	-6.0	154.1*	33.7
<b>Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)</b>										
Calgary	546.8*	...	627.8	5.3	490.9	9.8	209.7*	-0.8	264.7*	16.3
Edmonton <sup>2</sup>	492.0*	...	508.8	5.4	362.9	7.2	167.4*	-3.1	192.7*	1.9
Halifax	343.0*	...	356.9	9.1	295.6	11.5	130.2	-3.2	161.9*	13.8
Montréal <sup>3</sup>	549.3*	...	681.2	12.1	471.6	25.3	232.9	4.4	248.4	19.4
Ottawa	506.7*	...	602.9*	9.3	461.3*	21.5	195.2*	-11.9	250.7*	5.4
Regina	...	...	490.1*	5.1	438.5	10.8	182.0	-0.7	177.6*	-2.8
Saskatoon	...	...	454.0	-1.7	406.6	7.8	169.0	-5.6	157.8*	-2.4
Toronto	515.8*	-37.6	596.5	5.0	426.2	8.9	183.2	-4.5	224.3	19.5
Vancouver	643.8	-27.3	723.7	9.6	463.6	12.8	209.4*	-1.7	257.0*	23.3
Winnipeg	385.4*	...	431.5	5.4	366.8*	8.7	149.8	-4.8	203.2	25.2

<sup>1</sup> As of January 1993, two level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

<sup>2</sup> Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

<sup>3</sup> Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

**Note:** For \* and †, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour \* et †, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

## Provincial Synopsis

During the fourth quarter of 1993, the largest proportion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. The range varied from one province to another, from 60.0% for Alberta to 69.3% for Ontario (see Table 5.4).

## Sommaire provincial

Au cours du quatrième trimestre de 1993, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. Le pourcentage a varié d'une province à l'autre, puisqu'il s'est établi à 60,0% en Alberta et à 69,3% en Ontario (voir tableau 5.4).

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Ontario did not mean that residents in that province were more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted in Toronto, for example, may in fact have been Montréal or Winnipeg. In this case, both Quebec and Manitoba would also have recorded an enplaned passenger using a discount fare.

The decrease in the use of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with seven provinces<sup>2</sup> posting decreases. The largest decreases were in Alberta (6.2 percentage points) and in Manitoba (6.1 percentage points). The only increase was in Nova Scotia (1.0 percentage point).

### Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, a smaller proportion of passengers travelling on discount fares was registered in a majority of the selected cities during the fourth quarter of 1993 compared to the same quarter in 1992.

For passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares decreased in five of the selected Canadian cities<sup>3</sup>. The largest decreases were 9.2 percentage points in Regina and 7.4 percentage points in Calgary. Increases were registered in four cities during this period. The largest increase was 9.5 percentage points in Ottawa.

For long-haul trips (800 kilometres or more), seven of the ten cities of enplanement posted decreases in discount fare use. The decreases ranged from 3.5 percentage points in Toronto to 9.0 percentage points in Edmonton. In seven of the ten cities, the proportion of passengers travelling on long-haul discount fares exceeded 65.0%: Regina (78.1%) ranked first, followed by Saskatoon (74.5%) and Vancouver (69.9%).

The proportion of enplaned passengers using business class fares on long-haul trips was highest in Calgary (10.7%) and Montréal (10.5%). Six cities recorded increases in the proportion of long-haul business class passengers. The highest proportion of business class fares on short-haul trips was in Toronto (6.2%).

### Average Fares

During the fourth quarter of 1993, the average air fare (all fares) reported by the Level I air carriers and two Level II air carriers for all domestic city-pairs was a record \$194, an increase of 6.4% from the \$183 reported the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs was \$347, an increase of 8.6% relative to a year earlier (see Table 1.2).

Il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui ont voyagé à tarifs réduits en Ontario, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province aient été plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Toronto, par exemple, peut être en réalité Montréal ou Winnipeg. Dans ce cas, les provinces de Québec et du Manitoba auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

La diminution de l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur intérieur fut répandue parmi les provinces, sept<sup>2</sup> de celles-ci ayant enregistré des baisses. Les baisses les plus fortes s'observent en Alberta (6,2 points de pourcentage) et au Manitoba (6,1 points de pourcentage). La seule hausse s'observe en Nouvelle-Écosse (1,0 point de pourcentage).

### Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, on observe une proportion moindre de passagers qui ont voyagé à prix réduit dans la majorité des villes choisies au cours du quatrième trimestre de 1993 par rapport au même trimestre en 1992.

Le nombre de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits a diminué dans cinq des villes canadiennes choisies<sup>3</sup>. Les baisses les plus fortes ont été observées à Regina (9,2 points de pourcentage) et à Calgary (7,4 points de pourcentage). Au cours de cette période, des hausses ont été observées dans quatre villes; la plus forte hausse étant de 9,5 points de pourcentage à Ottawa.

En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), sept des dix villes d'embarquement ont enregistré des baisses dans l'utilisation des tarifs réduits. Les baisses variaient entre 3,5 points de pourcentage à Toronto et 9,0 points de pourcentage à Edmonton. La proportion de passagers voyageant à tarifs réduits sur les vols long-courriers a dépassé 65,0% dans sept des dix villes: Regina (78,1%) s'est classée au premier rang, suivie de Saskatoon (74,5%) et Vancouver (69,9%).

En termes de tarifs de la classe affaires, sur les vols long-courriers, les premières places revenaient à Calgary (10,7%) et Montréal (10,5%). Six villes ont enregistré des hausses dans l'utilisation des tarifs de la classe affaires sur les vols long-courriers. Sur les vols court-courriers, la première place revenait à Toronto (6,2%).

### Tarifs moyens

Au cours du quatrième trimestre de 1993, le tarif aérien moyen déclaré par les transporteurs aériens de niveau I et deux transporteurs aériens de niveau II pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à 194\$, soit un niveau record. Il s'agit d'une hausse de 6,4% par rapport au tarif de 183\$ enregistré au cours du même trimestre de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'établissait à 347\$, soit une hausse de 8,6% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

<sup>2</sup> Due to the confidentiality of data, the results for Prince Edward Island and New Brunswick cannot be disclosed.

<sup>3</sup> Due to the confidentiality of data, the results for Halifax cannot be disclosed.

<sup>2</sup> À cause de la confidentialité des données, les résultats pour l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick ne peuvent être divulgués.

<sup>3</sup> À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax ne peuvent être divulgués.



At the city level, average domestic fares ranged from a high of \$216 in Vancouver to a low of \$174 in Saskatoon. The national average domestic fare of \$194 was also exceeded in Winnipeg and Toronto. Fares increased relative to a year ago in all of the ten selected cities, the largest increases occurring in Calgary (13.4%) and Vancouver (11.4%).

On long-haul services, during the fourth quarter of 1993, average business class fares increased relative to a year earlier in nine cities, while average economy class fares increased substantially in all of the ten selected cities (see Table 5.6). In Montréal, average economy class fare jumped by 25.3%. Average discount fares fell in nine cities, Ottawa registering the largest year-over-year decrease (11.9%).

For short-haul services, eight cities<sup>3</sup> posted increases for business class fares, while economy fares increased in nine cities<sup>3</sup>. Average discount fares showed increases in six cities<sup>3</sup>. Saskatoon posted the largest increase for short-haul discount air fares (9.6%), relative to the previous year.

Among the ten cities, the passengers who paid the highest average business class fares for short-haul trips, were enplaned in Winnipeg (\$262) and Saskatoon (\$251), while the highest average business class fares for long-haul trips were for those who enplaned in Vancouver (\$724) and Montréal (\$681). The highest average economy class fare for short-haul trips was \$242 in Winnipeg, while a high of \$491 for average long-haul economy fares was recorded in Calgary.

<sup>3</sup> Due to the confidentiality of data, the results for Halifax cannot be disclosed.

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre 216\$ à Vancouver et 174\$ à Saskatoon. Ce tarif a également dépassé la moyenne nationale de 194\$ à Winnipeg et Toronto. Les tarifs ont augmenté dans les dix villes choisies par rapport à l'année précédente. Les hausses les plus fortes ont été observées à Calgary (13,4%) et à Vancouver (11,4%).

Au cours du quatrième trimestre de 1993, pour les services long-courriers, les tarifs moyens de la classe affaires ont augmenté dans neuf villes par rapport à l'année précédente. Les tarifs moyens de la classe économique ont fortement augmenté dans les dix villes choisies (voir tableau 5.6). Le tarif économique moyen à Montréal a progressé de 25,3%. Les tarifs réduits moyens ont régressé dans neuf villes, Ottawa enregistrant la plus forte baisse sur la base d'une année à l'autre, soit 11,9%.

Pour les services court-courriers, huit villes<sup>3</sup> ont enregistré des hausses pour les tarifs de la classe affaires, alors que neuf villes<sup>3</sup> ont enregistré des augmentations pour les tarifs économiques. Les tarifs réduits moyens ont augmenté dans six villes<sup>3</sup>. Saskatoon a enregistré la plus forte progression pour les services court-courriers à prix réduit, soit une hausse de 9,6% par rapport à l'année précédente.

Parmi les dix villes, c'est à Winnipeg (262\$) et à Saskatoon (251\$) que les tarifs d'affaires des vols court-courriers sont, en moyenne, les plus élevés alors que pour les vols long-courriers, c'est à Vancouver (724\$) et à Montréal (681\$) que les tarifs d'affaires sont les plus élevés. Le tarif économique moyen le plus élevé pour les voyages court-courriers fut enregistré à Winnipeg (242\$), alors que celui le plus élevé pour les voyages long-courriers fut enregistré à Calgary (491\$).

<sup>3</sup> À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax ne peuvent être divulgués.

## Notes to Users

### Methodology and Data Limitations

#### General

Operating and financial data, since 1988, have been collected under the authority of the Statistics Act. For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels according to financial and operating parameters. These levels are defined in the Glossary according to the concepts introduced in 1988.

### Civil Aviation Financial and Operational Surveys

#### Coverage/Survey Universe

To offer commercial air service in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada. The universe for the Civil Aviation Surveys was created from all such Canadian licensed carriers. The target population classifies all air carriers into Levels I-VI. These carriers are licensed to perform commercial scheduled and/or charter transportation of passengers and/or goods. Classification of the level of these carriers are reviewed annually with new carriers beginning at the lower reporting levels. A carrier may be moved to a level with larger carriers, after two successive years of performance within the new level's parameters but is moved to a level with smaller carriers the year following their performance within that level's parameters.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all commercial operations performed by these carriers anywhere in the world during the time frame specified.

#### Survey Methodology

A mail out/mail back technique is used to collect the data. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which the carrier is classified. The smaller the carrier, the less detail and frequency of data filing. Each licensed operator must complete the following forms:

Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre. Non-respondents are followed up with a letter and/or a telephone call.

## Notes aux utilisateurs

### Méthodes et restrictions

#### Généralités

Les données d'exploitation et financières, depuis 1988, sont recueillies conformément à la loi sur les statistiques. Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis en six niveaux de déclaration selon des paramètres financiers et d'exploitation. La définition de ces niveaux, selon les concepts introduits en 1988, figure dans le glossaire.

### Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

#### Couverture/univers des enquêtes

Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada. L'univers des enquêtes sur l'aviation civile a été produit à partir de tous les transporteurs canadiens qui détiennent une licence. La population est composée de tous les transporteurs aériens selon les niveaux de déclarations I-VI. Ces transporteurs détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier et/ou le transport affrété de passagers et/ou de marchandises. La classification de ces niveaux est révisée annuellement et les nouveaux transporteurs commencent au niveau le plus bas de déclaration. Un transporteur peut être changé à un niveau de plus grands transporteurs après deux années successives de performance selon les paramètres du nouveau niveau mais est changé dans un groupe de petits transporteurs l'année après sa performance selon les paramètres de ce niveau.

A moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde pendant la période indiquée.

#### Méthodes d'enquête

La cueillette des données se fait à l'aide d'un recensement par la poste. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée. Chaque transporteur qui détient une licence doit remplir les formulaires suivants:

Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formulaires remplis doivent être retournés au Centre des statistiques de l'aviation. S'il y a des données manquantes, le Centre des statistiques de l'aviation écrit et/ou téléphone au transporteur.

## Survey Methodology Forms

## Formulaires des méthodes d'enquête

Level/ Niveau	Scheduled/ Services réguliers	Charter/ Services d'affrètements	Balance Sheet/ Bilan	Income Statement/ État Revenue et dépenses	Fleet Report/ Rapport du parc aériens
	Statement/ État 10	Statement/ État 12	Statement/ État 20	Statement/ État 21	Statement/ État 30
I	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
II	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
III	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
IV	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Quarterly/ Trimestriel
V	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel			Annually/ Annuel
VI		Annually/ Annuel			Annually/ Annuel

Once the information is coded according to area of operation and type of aircraft used, it is captured into the data processing system. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyed. The sources of conversion factors applied are:

- (1) the international System Units (SI), and
- (2) the International Civil Aviation Organization.

It should also be noted that passengers are estimated to weigh 100 kgs in the calculation of passenger tonne-kilometres.

Computerized on-line edits identify inconsistencies when the data are captured. Data, which fail to meet the predetermined criteria, are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain the missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleet and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. Confidential data are not shown, but instead are aggregated with other data and appear in the tables with an 'x'. With permission from the Level I carriers, individual company data for their operations are

Après le codage de l'information selon la région du monde et le type d'aéronef, on procède à la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données. Les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (1) le Système international d'unités (SI), et
- (2) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Il faut remarquer aussi qu'on assigne 100kgs par passager dans le calcul des passagers tonnes-kilomètres.

Pendant la saisie de l'information on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Les données confidentielles ne sont pas présentées mais sont agrégées avec d'autres données et sont présentées dans les tableaux avec un 'x'. Avec l'autorisation des transporteurs aériens canadiens de niveau I, la publication



published. As a result, the publication cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

## Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, the revision is reflected in the annual publication, **Canadian Civil Aviation**. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show differences from the total of the four quarterly income statements in **Air Carrier Operations in Canada**.
- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.

renferme des données se rapportant à chacun de ces transporteurs. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

## Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle (**Opérations des transporteurs aériens au Canada**), les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (**Aviation civile canadienne**). Les révisions majeures sont l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.
- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.

- (v) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
- (vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

### **Fare Basis Survey**

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

### **Coverage/Survey Universe**

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

### **Survey Methodology**

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general

- (v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

### **Enquête sur la base tarifaire**

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

### **Couverture/univers de l'enquête**

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

### **Méthodes d'enquête**

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont



fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

## Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "\*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk "\*\*".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

## Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "\*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "\*\*".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).



## Factors Which May Have Influenced The Data

- a) Revisions were made to the 1992 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1992 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1992 publication. In particular, enplaned goods and goods tonne-kilometres on charter services have been revised for 1992.
- b) The total number of carriers by level which reported operations for the fourth quarter of 1993 are shown in the following table with comparative fourth quarter 1992 data:

	1992	1993	Change Variation	
Level I	4	4	-	Niveau I
Level II	19	17	-10.5	Niveau II
Level III	78	73	-6.4	Niveau III
Level IV	144	137	-4.9	Niveau IV
<b>Total</b>	<b>245</b>	<b>231</b>	<b>-5.7</b>	<b>Total</b>

- c) The total number of carriers which reported nil operations, for the fourth quarter of 1993 are as follows: Level II - 0, Level III - 0 and Level IV - 7.
- d) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.
- e) Estimates for non-response totalled 1% in the fourth quarter of 1993.
- f) In the first quarter of 1993, Canadian Airlines International Ltd. revised their definitions of the various employment categories.
- g) Air Canada revised their income statements for the quarters of 1992. These revisions affected operating expenses, non-operating income (expenses), and employment and wages. In the first quarter of 1993, they included provisions for staff retirement expenses (contained in the operating expense accounts) and a write-down of an investment in the GPA group (an aircraft leasing company), (contained in miscellaneous non-operating expenses).

## Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1992 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1992 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1992. En particulier, les marchandises embarquées et les tonnes-kilomètres de marchandises sur les services d'affrètement ont été révisées pour 1992.
- b) Le nombre total de transporteurs selon le niveau ayant déclaré des activités pour le quatrième trimestre de 1993 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le quatrième trimestre de 1992 sont également présentées.

- c) Pour le quatrième trimestre de 1993, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau II - 0, niveau III - 0 et niveau IV - 7.
- d) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.
- e) Les estimations pour la non-réponse ont totalisé 1% au quatrième trimestre de 1993.
- f) Au premier trimestre de 1993, les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont révisé leurs définitions des différentes catégories d'emploi.
- g) Air Canada a révisé ses états des recettes pour les trimestres de 1992. Ces révisions ont affecté les dépenses d'exploitation, les revenus (dépenses) hors exploitation et l'emploi et salaires. Au premier trimestre de 1993, la compagnie a inclus les provisions pour les pensions de retraite des employés (comprises dans le compte des dépenses d'exploitation) et a finalisé l'investissement dans le groupe GPA (une compagnie de location d'aéronefs), (inclus dans les dépenses hors exploitation).

## Glossary

### Terms Related to Civil Aviation Data

**Aircraft and traffic servicing expenses.** This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

**Available seat-kilometres.** The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

**Available tonne-kilometres.** The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

**Capital gains or losses.** Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

**Charter services.** Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

**Depreciation.** Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

**General administration expenses.** This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

**Goods.** This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

**Goods tonne-kilometres.** A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

**Interest and discount income.** Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

**Interest expenses.** Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

**Level I.** This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

**Level II.** This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

**Level III.** This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

**Level IV.** This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

**Level V.** This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

**Level VI.** This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

**Maintenance expenses.** Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

**Non-operating income and expense.** Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

**Operating expenses.** Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

**Operating income or loss.** The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.



**Operating revenues.** Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

**Passenger.** For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

**Passenger-kilometre.** A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

**Passenger load factor.** This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

**Passenger tonne-kilometre.** This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

**Scheduled services.** Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

**Tonne-kilometre.** Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

**Transborder services.** Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

**Weight load factor.** This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

#### **Terms Related to Fare Basis Data**

**Air fare index.** Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

**Average fare.** This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

**Domestic sector.** Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

**Fare basis.** A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

**Fare type group.** For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- **Business class.** A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- **Discount.** A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- **Economy.** A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- **First class.** The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- **Other.** Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

**International sector.** Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

**Long-haul.** Distances of 800 kilometres or more.

**Passenger.** For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

**Scheduled services.** Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

**Southern and northern sectors.** The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

**Short-haul.** Distances of less than 800 kilometres.

#### **Other Terms**

**Travel Price Index.** The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.



# Glossaire

## Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

**Coefficient de chargement.** Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

**Coefficient de remplissage, passagers.** Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

**Dépenses d'exploitation.** Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

**Dépréciation.** Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

**Frais d'entretien.** Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

**Frais de gestion générale.** Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

**Frais de service courant des aéronefs et du trafic.** Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

**Gains ou pertes de capital.** Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

**Intérêts versés.** Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

**Marchandises.** Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

**Niveau I.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

**Niveau II.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

**Niveau III.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

**Niveau IV.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

**Niveau V.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

**Niveau VI.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

**Passager.** Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

**Passager-kilomètre.** Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

**Recettes d'exploitation.** Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

**Revenus d'intérêts et d'escomptes.** Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

**Revenus et dépenses hors exploitation.** Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

**Revenus ou pertes d'exploitation.** Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

**Services d'affrètement.** Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

**Services réguliers.** Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

**Services transfrontaliers.** Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

**Sièges-kilomètres disponibles.** Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

**Tonnes-kilomètres.** La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

**Tonnes-kilomètres de marchandises.** Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

**Tonnes-kilomètres disponibles.** Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

**Tonnes-kilomètres, passagers.** On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100,00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

### Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

**Base tarifaire.** Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

**Groupes tarifaires.** Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- **Classe affaires.** Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- **Classe économique.** Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- **Première classe.** Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- **Réduit.** Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.

- **Autres.** Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

**Indice des tarifs aériens.** Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

**Passager.** Aux fins de l'enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

**Secteurs du nord et du sud.** Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

**Services réguliers.** Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

**Tarif moyen.** On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

**Vols court-courriers.** Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

**Vols intérieurs.** Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

**Vols internationaux.** Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

**Vols long-courriers.** Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

#### Autres termes

**Indice des prix des voyages.** Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.





# DATABASES FOR ENVIRONMENTAL ANALYSIS

Government of Canada

**D**atabases for Environmental Analysis is your guide to sources of information on Canada's environment. No matter what topic you're researching, *Databases for Environmental Analysis* will point you in the right direction.

This valuable sourcebook is the product of a joint venture between Statistics Canada and Environment Canada. It contains descriptions of more than 370 databases to guide your research.

## Looking for data on...

...agriculture and the environment?  
...urban air quality?  
...manufacturers of environmental products?  
...contaminants in fish and seabirds?

*Databases for Environmental Analysis* has all federal government sources listed in one, easy-to-use publication! The databases are listed by government departments, including:

- Environment Canada
- Fisheries and Oceans
- Statistics Canada
- Forestry Canada
- Industry, Science and Technology Canada

...and many more!

For further convenience, this publication comes with a diskette, so finding the database which has the information you're looking for is as easy as typing in a "key word".

Don't commit any more time to hunting down data sources, order *Databases for Environmental Analysis* today!

### Databases for Environmental Analysis: Government of Canada

(Cat. no. 11-527E) is \$55.00 in Canada, US \$66.00 in the United States, and US \$77.00 in other countries.

To order, write Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6. Or contact the nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

For faster ordering, fax your order to (613) 951-1584. Or call toll-free 1-800-267-6677 and use your VISA, MasterCard or Purchase Order number.

# BASES DE DONNÉES POUR L'ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

gouvernement du Canada

**B**ases de données pour l'analyse environnementale est un guide des sources de renseignements sur l'environnement canadien. Quel que soit le sujet de vos travaux, *Bases de données pour l'analyse*

*environnementale* vous indiquera dans quelle direction orienter vos recherches.

Ce livre de référence est le résultat d'une collaboration entre Statistique Canada et Environnement Canada. Il renferme une description de plus de 370 bases de données qui pourront servir à vos recherches.

## Vous cherchez des données sur...

...l'agriculture et l'environnement? ...la qualité de l'air dans les villes? ...les fabricants de produits environnementaux? ...les contaminants dans les poissons et les oiseaux de mer?

*Bases de données pour l'analyse environnementale* regroupe toutes les sources de l'administration fédérale en une seule publication facile à consulter!

La liste des bases de données est dressée en fonction des ministères et organismes publics :

- Environnement Canada
- Pêches et Océans
- Statistique Canada
- Forêts Canada
- Industrie, Sciences et Technologie Canada

...et de nombreux autres!

Pour faciliter encore plus la consultation, une disquette est fournie avec la publication. Trouver la base de données qui renferme les renseignements que vous cherchez devient alors un jeu d'enfant : il n'y a plus qu'à taper les « mots clés ».

Ne perdez plus votre temps à chercher des sources de données : commandez dès aujourd'hui *Bases de données pour l'analyse environnementale*.

*Bases de données pour l'analyse environnementale : gouvernement du Canada* (n° 11-527E au catalogue) est vendu 55 \$ au Canada, 66 \$ US aux États-Unis et 77 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, écrivez à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6, ou communiquez avec le Centre de consultation de Statistique Canada le plus proche de chez vous (la liste de ces centres figure dans la présente publication).

Pour commander plus rapidement, commandez par télécopieur à (613) 951-1584, ou encore téléphonez au numéro sans frais 1-800-267-6677 et donnez votre numéro de bon de commande ou utilisez votre carte VISA ou MasterCard.



# THE 1994 CANADA YEAR BOOK

*Your indispensable and  
comprehensive reference  
source on Canada*

For essential information on Canada, turn to the *Canada Year Book*. An invaluable resource, the 1994 edition is beautifully designed in an inviting and easy-to-read format.

The 1994 *Canada Year Book* examines recent events, changes and trends in great detail. Organized carefully into 22 chapters, it answers questions on virtually every topic from geography through health to banking.

## **This edition features:**

- ▶ Over 700 crisply written pages packed with eye-opening information on life in Canada — from social, economic, cultural and demographic perspectives
- ▶ 250 concise tables plus 63 charts and graphs that put statistical information into focus
- ▶ Stunning photographs capturing distinctively Canadian scenes by some of this country's finest photographers
- ▶ Fascinating short feature articles covering everything from archaeology to white collar trends

Trusted for over 125 years by students, teachers, researchers, librarians and business people, the *Canada Year Book* is the reference source to consult first on all aspects of Canada.

An enduring addition to any home or office library!

## **ORDER YOUR COPY OF CANADA YEAR BOOK TODAY.**

Available in separate English and French editions, the 1994 *Canada Year Book* (Catalogue No. 11-402E) is \$59.95 plus \$5.05 shipping and handling in Canada, US \$72 in the United States, and US \$84 in other countries.

**To order**, write to: Statistics Canada, Marketing Division, Sales and Service, Ottawa, Ontario K1A 0T6, or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

**If more convenient**, fax your order to 1-613-951-1584 or call toll-free 1-800-267-6677 and charge it to your VISA or MasterCard.

# L'ANNUAIRE DU CANADA 1994

*Un ouvrage complet et  
indispensable sur le Canada*

Pour obtenir des renseignements essentiels sur le Canada, consultez *l'Annuaire du Canada*. Inestimable source d'information, l'édition de 1994 est un ouvrage d'une présentation très soignée, attrayant et facile à lire.

*L'Annuaire du Canada 1994* étudie en profondeur les événements, les tendances et les changements récents. Divisé en 22 chapitres, il répond à vos questions sur presque tous les sujets, depuis la géographie jusqu'à la santé et la banque.

## **Voici ce que vous trouverez dans l'édition de 1994 :**

Plus de 700 pages écrites dans un style vif et pleines de renseignements intéressants sur les dimensions sociales, économiques, culturelles et démographiques de la vie canadienne

250 tableaux concis et 63 graphiques et diagrammes qui permettent de mettre en perspective l'information statistique

Remarquables photographies de paysages typiquement canadiens par certains des photographes canadiens les plus illustres

Courts articles fascinants sur des sujets divers, depuis l'archéologie jusqu'à l'évolution de la situation des cols blancs

Ouvrage de référence de prédilection des étudiants, des enseignants, des chercheurs, des bibliothécaires et des gens d'affaires, et ce depuis plus de 125 ans, *l'Annuaire du Canada* est celui qu'il faut consulter en premier pour en savoir plus long sur tous les aspects du Canada.

Un volume que vous voudrez conserver longtemps dans votre bibliothèque ou au bureau!

## **COMMANDEZ DÈS AUJOURD'HUI VOTRE EXEMPLAIRE DE L'ANNUAIRE DU CANADA**

**Vous pouvez vous procurer** la version française ou anglaise de *l'Annuaire du Canada 1994* (no 11-402F au catalogue) au coût de 59,95 \$ (supplément de 5,05 \$ pour les frais d'expédition et de manutention) au Canada, 72 \$ US aux États-Unis et 84 \$ US dans les autres pays.

**Pour commander**, écrivez à Statistique Canada, Division du marketing, Vente et service, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou communiquez avec le centre de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste qui figure dans la présente publication).

**Si vous le préférez**, télécopiez votre commande en signalant le 1-613-951-1584 ou téléphonez sans frais au 1-800-267-6677 et portez les frais à votre compte VISA ou MasterCard.



# Air Carrier Operations in Canada

January-March 1994

# Opérations des transporteurs aériens au Canada

Janvier-mars 1994



## Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on CD, diskette, computer print-out, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct online access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable database and retrieval system.

## How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,  
Transportation Division,  
Facsimile Number (1-819-953-8499)

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 Telephone: (1-819-997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montreal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland, Labrador, Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
Southern Alberta	1-800-882-5616
Alberta and Northwest Territories	1-800-563-7828
British Columbia and Yukon	1-800-663-1551

Telecommunications Device for the Hearing Impaired	1-800-363-7629
Toll-free Order-only Line (Canada and United States)	1-800-267-6677

## How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Marketing Division, Sales and Service, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

(1-613-951-7277)  
Facsimile Number (1-613-951-1584)  
Toronto Credit Card Only (1-416-973-8018)

## Standards of Service to the Public

To maintain quality service to the public, Statistics Canada follows established standards covering statistical products and services, delivery of statistical information, cost-recovered services and service to respondents. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

## Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinaire et le système d'extraction de Statistique Canada.

## Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doit être adressée à la:

Centre des statistiques de l'aviation,  
Division des transports,  
Numéro du télécopieur: (1-819-953-8499)

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 téléphone: (1-819-997-1986) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montréal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve, Labrador, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
Sud de l'Alberta	1-800-882-5616
Alberta et Territoires du Nord-Ouest	1-800-563-7828
Colombie-Britannique et Yukon	1-800-663-1551

Appareils de télécommunications pour les malentendants	1-800-363-7629
Numéro sans frais pour commander seulement (Canada et États-Unis)	1-800-267-6677

## Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Division du marketing, Ventes et Service, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

(1-613-951-7277)  
Numéro du télécopieur (1-613-951-1584)  
Toronto Carte de crédit seulement (1-416-973-8018)

## Normes de service au public

Afin de maintenir la qualité du service au public, Statistique Canada observe des normes établies en matière de produits et de services statistiques, de diffusion d'information statistique, de services à recouvrement des coûts et de services aux répondants. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le Centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.



Statistics Canada  
Transportation Division  
Aviation Statistics Centre

# Air Carrier Operations in Canada

January-March 1994

Statistique Canada  
Division des transports  
Le Centre des statistiques de l'aviation

# Opérations des transporteurs aériens au Canada

Janvier-mars 1994

Published by authority of the Minister  
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,  
Science and Technology, 1995

All rights reserved. No part of this publication  
may be reproduced, stored in a retrieval system or  
transmitted in any form or by any means, electronic,  
mechanical, photocopying, recording or otherwise  
without prior written permission from Licence  
Services, Marketing Division, Statistics Canada,  
Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

March 1995

Price: Canada: \$25.00 per issue,  
\$99.00 annually  
United States: US\$30.00 per issue,  
US\$119.00 annually  
Other Countries: US\$35.00 per issue,  
US\$139.00 annually

Catalogue No. 51-002, Vol. 25, No. 1

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre  
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences  
et de la Technologie, 1995

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de  
transmettre le contenu de la présente publication, sous  
quelque forme ou par quelque moyen que ce soit,  
enregistrement sur support magnétique, reproduction  
électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou  
de l'emmagasiner dans un système de recouvrement,  
sans l'autorisation écrite préalable des Services de  
concession des droits de licence, Division du  
marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario,  
Canada K1A 0T6.

Mars 1995

Prix : Canada : 25 \$ l'exemplaire,  
99 \$ par année  
États-Unis : 30 \$ US l'exemplaire,  
119 \$ US par année  
Autres pays : 35 \$ US l'exemplaire,  
139 \$ US par année

N° 51-002 au catalogue, vol. 25, n° 1

ISSN 0008-2570

Ottawa

## Note of Appreciation

*Canada owes the success of its statistical system to  
a long-standing cooperation involving Statistics  
Canada, the citizens of Canada, its businesses,  
governments and other institutions. Accurate and  
timely statistical information could not be produced  
without their continued cooperation and goodwill.*

## Note de reconnaissance

*Le succès du système statistique du Canada repose  
sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada  
et la population, les entreprises, les administrations  
canadiennes et les autres organismes. Sans cette  
collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible  
de produire des statistiques précises et actuelles.*



## Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- e estimated figures.
- P preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

## Conversion Factors

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperial
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short 2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

## Acknowledgements

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction D. Dodds, Director, Transportation Division and G. Baldwin, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit of which T. Horricks is the Unit Head, R. Lund is the Statistician, and D. Bunting is Head of Production. It is also a product of the Fare Analysis and International Traffic Unit of which L. Di Piéto is the Unit Head, B. Snider is the Statistician and G. Lorrain is the Statistical Assistant.

The following persons also contributed directly and indirectly to the preparation of this publication:

### Civil and General Aviation Unit:

Denise Paul	Madeleine Saumier
Don Kirkpatrick	Micheline Gaudreau
Douglas Ryan	

### Fare Analysis and International Traffic Unit:

Diane Denis	Sylvie Moreau
-------------	---------------

### System Section:

Marc Maisonneuve

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences — Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 — 1984.



## Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- e nombres estimés.
- P nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

## Facteurs de conversion

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	Impériales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte 2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

## Remerciements

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et G. Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale, dont T. Horricks est le chef de section, R. Lund est le statisticien et D. Bunting est le chef de la production. La Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international, dont L. Di Piéto est le chef de section, B. Snider est le statisticien et G. Lorrain est l'adjointe à la statistique ont également contribué à la production de cette publication.

Les personnes suivantes ont également contribué, directement ou indirectement, à la préparation de cette publication:

### Sous-section de l'aviation civile et générale:

Denise Paul	Madeleine Saumier
Don Kirkpatrick	Micheline Gaudreau
Douglas Ryan	

### Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international:

Diane Denis	Sylvie Moreau
-------------	---------------

### Section des systèmes:

Marc Maisonneuve

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" — "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 — 1984.



**Table of Contents****Table des matières**

	Page		Page
Highlights	v	Faits saillants	v
Introduction	ix	Introduction	ix
Special Articles		Études spéciales	
Seasonally Adjusted Profitability for the Canadian Air Carriers	x	Désaisonnalisation des données sur la rentabilité des transporteurs aériens canadiens	x
<b>SECTION 1 THE QUARTER IN REVIEW</b>		<b>SECTION I REVUE DU TRIMESTRE</b>	
Table 1.1 Ratios – Canadian Air Carriers, Level I	1	Tableau 1.1 Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Table 1.2 Selected Economic and Demographic Indicators	2	Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
<b>SECTION 2 OPERATING STATISTICS</b>		<b>SECTION 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION</b>	
Table 2.1 Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3	Tableau 2.1 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Table 2.2 Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4	Tableau 2.2 Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Table 2.3 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5	Tableau 2.3 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Table 2.4 Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7	Tableau 2.4 Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7
<b>SECTION 3 FINANCIAL DATA</b>		<b>SECTION 3 DONNÉES FINANCIÈRES</b>	
Table 3.1 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8	Tableau 3.1 Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Table 3.2 Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	9	Tableau 3.2 Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9
<b>SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA</b>		<b>SECTION 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT</b>	
Table 4.1 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11	Tableau 4.1 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Table 4.2 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12	Tableau 4.2 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12

**Table of Contents – Concluded****Table des matières – fin**

	Page		Page
<b>SECTION 5 FARE BASIS DATA</b>		<b>SECTION 5 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE</b>	
Table 5.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	14	Tableau 5.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	14
Table 5.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15	Tableau 5.2 Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Table 5.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15	Tableau 5.3 Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Table 5.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	16	Tableau 5.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	16
Table 5.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	17	Tableau 5.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	17
Table 5.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	18	Tableau 5.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	18
Notes to Users		Notes aux utilisateurs	
Methodology and Data Limitations	21	Méthodes et restrictions	21
Factors Which May Have Influenced the Data	26	Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	26
Glossary	27	Glossaire	29



## Highlights

### Operating Statistics

- On a year-over-year basis, Air Canada reported an increase of 13% in passenger-kilometres flown on scheduled routes in the first quarter of 1994. This is the first notable increase in operations for Air Canada since the second and third quarter of 1992 when they returned several parked Boeing 747's to their fleet. This action in 1992 precipitated four quarters of notably reduced passenger load factors for the carrier, as demand for air services did not keep pace with the increased capacity. Passenger load factor is a measure of the fullness of the aircraft calculated as passenger-kilometres divided by available seat-kilometres. The low load factors exist still. In the first quarter of 1994, Air Canada's passenger load factor on scheduled services was just under 60%. This was roughly the same as in the first quarter of 1993, but well below the levels of 1988 to 1990 which ranged between 65% and 71%.
- Meanwhile Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) has experienced very slight growth on scheduled services in four of the last five quarters, including the first quarter of 1994. CAIL's load factor has increased in each of the last four quarters. At 64% in the first quarter of 1994, it is up two percentage points over the last few years, but is also below the levels of the late 1980's.
- Both Air Canada and CAIL reported higher passenger yields on scheduled services in the first quarter of 1994. (Passenger yields are defined as passenger revenue per passenger-kilometre.) This is the opposite of the situation in mid-1992, the last time that growth occurred in passenger-kilometres flown. At that time, the two major carriers competed heavily for traffic, without any real growth in demand for air services. In the second quarter of 1992, Air Canada and CAIL reported that yields had decreased by 15% and 11% respectively, from the same quarter of 1991. As noted, in the first quarter of 1994, both carriers reported increases in yields, as they have done through most of 1993. This indicates that the growth in business in the first quarter of 1994 was actually caused by increasing demand for air services, as opposed to fare cutting measures by the carriers.

## Faits saillants

### Statistiques d'exploitation

- Sur la base d'une année à l'autre, Air Canada a déclaré une hausse de 13% du nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les routes régulières au cours du premier trimestre de 1994. Ceci est la première augmentation importante observée dans les activités d'Air Canada depuis les deuxième et troisième trimestres de 1992, alors que plusieurs Boeing 747 avaient été retournés à leur parc aérien. Cette action, en 1992, avait engendré une baisse importante des coefficients de remplissage du transporteur au cours de quatre trimestres, alors que la demande de services aériens ne progressait pas au même rythme que la croissance de la capacité. Le coefficient de remplissage est une mesure dans laquelle l'appareil est rempli et qui s'obtient en divisant le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles. Les faibles coefficients de remplissage existent encore. Au premier trimestre de 1994, le coefficient de remplissage d'Air Canada sur les services réguliers était juste au-dessous de 60%. Ce niveau était semblable à celui observé au premier trimestre de 1993, mais il était inférieur aux niveaux de 1988 à 1990, lesquels variaient entre 65% et 71%.
- Cependant, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont connu une très légère croissance sur les services réguliers pour quatre des cinq derniers trimestres, incluant le premier trimestre de 1994. Le coefficient de remplissage de LACI a augmenté au cours de chacun des quatre derniers trimestres. Au premier trimestre de 1994, il s'établissait à 64%, soit une augmentation de deux points de pourcentage par rapport aux dernières années. Ce niveau est également inférieur aux niveaux atteints à la fin des années 1980.
- Air Canada et LACI ont déclaré des revenus moyens plus élevés sur les services réguliers au premier trimestre de 1994. (Les revenus moyens sont définis comme étant les recettes-passagers par passager-kilomètre.) Ceci est à l'opposé de la situation du milieu de l'année 1992, soit la dernière période à laquelle une croissance est survenue dans le nombre de passagers-kilomètres réalisés. À ce moment-là, les deux principaux transporteurs se livraient une forte concurrence pour le trafic, sans qu'il y ait une croissance réelle dans la demande de services aériens. Au cours du deuxième trimestre de 1992, Air Canada et LACI avaient déclaré une diminution de leurs revenus moyens, soit de 15% et 11%, respectivement par rapport au même trimestre de 1991. Tel que noté, au cours du premier trimestre de 1994, les deux transporteurs ont déclaré des hausses de leurs revenus moyens, tout comme ils l'avaient fait au cours de la plupart des trimestres de 1993. Ceci indique que la croissance dans les affaires au premier trimestre de 1994 était réellement causée par une demande accrue de services aériens, par opposition à des mesures de réduction des tarifs par les transporteurs.

- The Air Canada Connectors (Air Canada's network of affiliate carriers) reported growth of 9% in passenger-kilometres on scheduled routes in the first quarter of 1994. The CAIL Partners (CAIL's network) reported decreases of 5%. However, on a year-over-year basis, quarterly data from the CAIL network are still low due to structural changes involving the routes and aircraft type of Ontario Express which occurred during the first quarter of 1993. Ontario Express dropped many of its destinations, including all transborder operations and several northern Ontario points. Since then, the CAIL Partners have reported an average quarterly decrease of 4% in scheduled passenger-kilometres.
- The major Canadian charter carriers reported that total passenger-kilometres flown decreased by 6% from the first quarter of 1993. (This group of carriers is made up of those that compete with the major carriers on domestic or international routes, and includes Air Transat, Canada 3000, First Air, and Royal). Revised data show that these carriers reported year-over-year decreases of 19% and 14% in the third and fourth quarter of 1993. These decreases are in comparison to periods when Nationair was operating and was included in the group.
- Les Liaisons d'Air Canada (le réseau de transporteurs affiliés d'Air Canada) ont déclaré une hausse de 9% du nombre de passagers-kilomètres sur les routes régulières au cours du premier trimestre de 1994. Les partenaires de Canadien (le réseau de transporteurs affiliés de Canadien) ont déclaré une diminution de 5%. Cependant, sur la base d'une année à l'autre, les données trimestrielles pour le réseau de LACI sont encore peu élevées par suite des changements structurels au chapitre des liaisons et des types d'aéronefs d'Ontario Express, lesquels se sont produits au premier trimestre de 1993. Ontario Express a cessé de desservir plusieurs de ses destinations, incluant toutes ses liaisons transfrontalières et plusieurs points du nord de l'Ontario. Depuis lors, les partenaires de LACI ont enregistré une diminution trimestrielle moyenne de 4% du nombre de passagers-kilomètres des services réguliers.
- Les principaux transporteurs aériens canadiens qui exploitent des services d'affrètement ont déclaré que le nombre total de passagers-kilomètres réalisés a régressé de 6% par rapport au premier trimestre de 1993. (Ce groupe de transporteurs est constitué des transporteurs qui font concurrence aux principaux transporteurs sur les liaisons intérieures ou internationales, et il comprend Air Transat, Canada 3000, First Air et Royal). Des données révisées montrent que ces transporteurs ont déclaré des baisses de 19% et 14% aux troisième et quatrième trimestres de 1993 sur la base d'une année à l'autre. Ces diminutions sont comparables à celles obtenues lors des périodes au cours desquelles Nationair exploitait des services et qu'il était inclus dans ce groupe.

## Financial Statistics

- Air Canada reported a fourth consecutive quarterly improvement in its basic financial performance (operating income plus interest income minus interest expenses) during the first quarter of 1994. Air Canada's basic loss decreased by 65% from the first quarter of 1993. CAIL's basic loss decreased by 39%. The first quarter is one in which carriers typically report a basic loss.

## Fare Basis Data

- Compared to a year ago, the first quarter 1994 economy fare index for domestic scheduled services increased by almost 7%, while the discount fare index rose by 3%. For international markets, the economy fare index jumped by 11%, while the discount fare index increased by 3% from the previous year.
- During the first quarter of 1994, 61% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares. This level remained virtually unchanged compared to the same period in 1993. In international markets, over three out of every four scheduled passengers (77%) flew on discount fares.

## Données financières

- Air Canada a déclaré une quatrième amélioration trimestrielle consécutive de son rendement financier (revenu d'exploitation plus les revenus d'intérêts moins les intérêts versés) au cours du premier trimestre de 1994. La perte directe d'Air Canada a diminué de 65% par rapport au premier trimestre de 1993. La perte directe de LACI a régressé de 39%. Le premier trimestre est un trimestre au cours duquel les transporteurs déclarent ordinairement une perte directe.

## Données sur la base tarifaire

- Au cours du premier trimestre de 1994, l'indice des tarifs de la classe économique pour les services réguliers intérieurs a augmenté de près de 7% par rapport à l'année précédente, alors que l'indice des tarifs réduits s'est accru de 3%. Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs économiques a progressé de 11%, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté de 3% par rapport à l'année précédente.
- Au cours du premier trimestre de 1994, 61% des passagers des vols réguliers intérieurs ont profité de tarifs réduits. Ce niveau est demeuré pratiquement inchangé par rapport à la même période en 1993. Dans les marchés internationaux, plus de trois passagers sur quatre (77%) ont voyagé à prix réduit.

- The marginal decrease (0.2 point) in the use of discount fares in the first quarter of 1994 compared to the same period in 1993 resulted from declines in Quebec (12 points) and in Ontario (2 points), which offset increases in all other provinces. Newfoundland and Nova Scotia posted the largest increases.
- La baisse marginale (0,2 point) dans l'utilisation des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1994 par rapport à la même période en 1993 est due à des replis au Québec (12 points) et en Ontario (2 points), lesquels ont compensé les hausses dans toutes les autres provinces. Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse ont enregistré les plus fortes progressions.
- During the first quarter of 1994, the average fare paid by passengers on all domestic city-pairs was \$194, up 6% from the average of \$183 reported a year earlier. The average fare paid by international passengers was \$347, up 10% from a year earlier.
- Au cours du premier trimestre de 1994, le tarif moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à 194\$. Il s'agit d'une hausse de 6% par rapport au tarif moyen de 183\$ déclaré une année plus tôt. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux était de 347\$, soit une augmentation de 10% par rapport à l'année précédente.





## Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada** and the redesigned annual publication **Canadian Civil Aviation** maintain most of the past series and also includes fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The quarterly publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses.

This publication, **Air Carrier Operations in Canada**, provides some historical perspective, displaying data for the current reference period and the same quarter of the previous year.

## Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente.

## Seasonally Adjusted Profitability Data for the Canadian Air Carriers

by Robert Lund

This article will review quarterly trend-cycle data for Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), the affiliate networks of Air Canada and CAIL, and the large Canadian charter carriers. The affiliate network of Air Canada, the Air Canada Connectors, includes Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario and NWT Air. The CAIL Partners include Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air. In 1988 and 1989, the CAIL Partners include Québecair, while in 1990 and the first half of 1991, Inter-Canadien is not included. The charter group includes Air Transat, Canada 3000, First Air, Nationair, Royal and Worldways. Not all of the above mentioned charter carriers were operating in all quarters reviewed in this article. Worldways ceased to operate after 1990 and Nationair ceased after the first quarter of 1993. Royal started operating in the second quarter of 1992.

The income concept examined in this article is referred to as "basic income", and reflects income from continuing operations. Specifically, it includes operating income, interest income and interest expense, and excludes capital gains, miscellaneous accounts and income tax.

Scheduled air carriers tend to be more profitable in the second and third quarters, while charter carriers tend to earn more in the first and third quarters. Analysis of quarterly financial data is typically done by comparing a given quarter with the same quarter of previous years. However, longer term graphical analysis of financial data produces a jagged series which can be difficult to assess visually. Seasonally adjusting the data allows us to break down the data into three components, the trend-cycle, the seasonal component, and the irregular component. Seasonally adjusted data contains the trend cycle and the irregular component, with the effects of seasonality removed. The trend-cycle data were graphed in order to examine when upturns and downturns occurred within the various groups of air carriers, without including the effect of the irregular component.

Figure 1 shows a trend-cycle from 1988 through the first quarter of 1994, for all the carriers. This graph puts the magnitude of the basic income/loss for the various groups in context. Relative to the other groups, the major carriers have the ability to earn or lose much more in any given quarter. In real terms, (before any seasonal adjustment) Air Canada has earned as much as \$100 million and lost as much as \$150 million in a quarter. The charter group has lost \$24 million and earned \$25 million in one

## Désaisonnalisation des données sur la rentabilité des transporteurs aériens canadiens

par Robert Lund

Cette étude examine les données trimestrielles sur la tendance-cycle pour Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), les réseaux de transporteurs affiliés d' Air Canada et de LACI, et les gros transporteurs aériens canadiens qui exploitent des services d'affrètement. Le réseau de transporteurs affiliés d'Air Canada, soit les Liaisons d'Air Canada, comprend Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. Les partenaires de LACI comprennent Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et Time Air. En 1988 et 1989, les partenaires de Canadien comprenaient Québecair, alors qu'en 1990 et au cours de la première demie de 1991, Inter-Canadien n'était pas inclus. Le groupe de transporteurs exploitant des services d'affrètement comprend Air Transat, Canada 3000, First Air, Nationair, Royal et Worldways. Dans cette étude, ce ne sont pas tous les transporteurs des services d'affrètement mentionnés ci-dessus qui ont exploité des services à tous les trimestres. Worldways a interrompu ses services après 1990 et Nationair, après le premier trimestre de 1993. Royal a commencé à exploiter des services d'affrètement au deuxième trimestre de 1992.

Le concept de revenu examiné dans cette étude a trait au «revenu direct» et reflète le revenu d'exploitation continue. Spécifiquement, il comprend le revenu d'exploitation, les revenus d'intérêts et les intérêts versés, et il exclut les gains en capital, les comptes divers et l'impôt sur le revenu.

Les transporteurs aériens qui exploitent des services réguliers tendent à être plus rentables aux deuxième et troisième trimestres, alors que les transporteurs qui exploitent des services d'affrètement tendent à être plus rentables aux premier et troisième trimestres. L'analyse des données financières trimestrielles est faite typiquement en comparant un trimestre donné avec le même trimestre de l'année précédente. Toutefois, une analyse graphique à long terme des données financières fournit une série irrégulière qui peut être difficile à évaluer visuellement. La désaisonnalisation des données nous permet de décomposer les données en trois parties constituantes à savoir, la tendance-cycle, la composante saisonnière et la composante irrégulière. Les données désaisonnalisées contiennent la tendance-cycle et la composante irrégulière, alors que le mouvement saisonnier est retiré. Les données sur la tendance-cycle sont présentées graphiquement afin d'examiner à quelles périodes les mouvements à la hausse et à la baisse sont survenus chez les divers groupes de transporteurs aériens. L'effet de la composante irrégulière n'est pas inclus.

La figure 1 présente la tendance-cycle de 1988 jusqu'au premier trimestre de 1994 pour tous les transporteurs. Ce graphique fait ressortir l'importance du revenu (perte) direct pour les divers groupes. Relativement aux autres groupes, les principaux transporteurs ont la capacité d'effectuer des gains importants ou de subir des pertes importantes à chaque trimestre. En termes réels, (avant désaisonnalisation), Air Canada a gagné jusqu'à 100 millions\$ et perdu jusqu'à 150 millions\$ dans un trimestre. Le groupe de transporteurs exploitant des services d'affrètement a perdu



Figure 1

**Basic Income (loss) of the Five Components,  
Trend-cycle Data, First Quarter 1988 to First  
Quarter 1994**

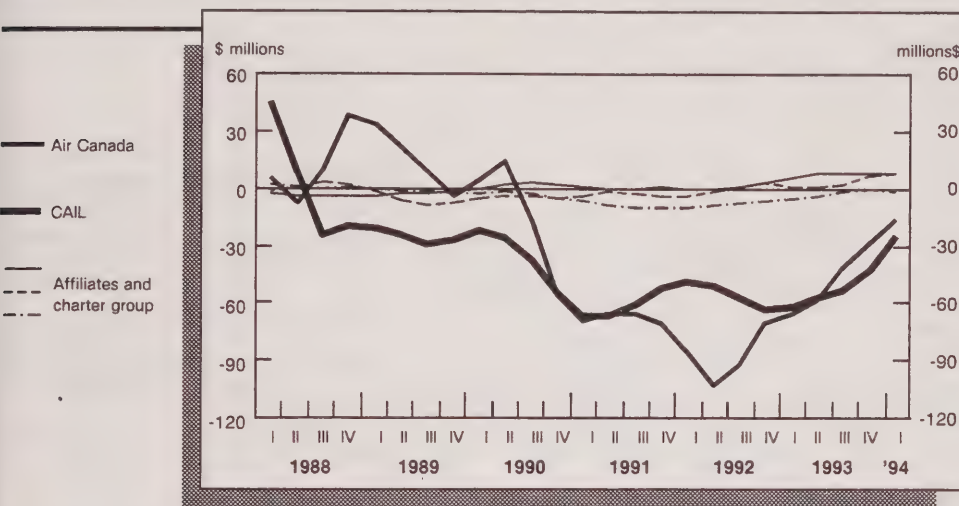


Figure 1

**Revenu (perte) direct des cinq composantes,  
données de la tendance-cycle, premier  
trimestre 1988 au premier trimestre 1994**



quarter, while the Connectors have earned a maximum of \$15 million, and the Partners have lost a maximum of \$15 million in a quarter.

Air Canada and CAIL began their recent upturns in the third quarter of 1993 and the first quarter of 1994, respectively.

Figure 2 shows the trend-cycle for the basic income/loss of the affiliates and the charter group. The charter carriers began an upturn in the first quarter of 1993 and have maintained a trend-cycle above zero since the third quarter of 1992. The Air Canada Connectors show a trend-cycle which was on a downturn from late in 1990 to mid-way through 1992. However, the trend-cycle for this group has never been below zero since their formative years in the late 1980's. Finally, the CAIL Partners began their existence with a trend-cycle above zero, but suffered a much greater downturn than the Connectors. Although they have improved steadily since the fourth quarter of 1991, they have yet to establish a trend-cycle above zero for any length of time, aside from their first year in operation.

24 millions\$ et gagné 25 millions\$ dans un trimestre, alors que les liaisons d'Air Canada ont gagné un maximum de 15 millions\$, et les partenaires de Canadien ont perdu un maximum de 15 millions\$ dans un trimestre.

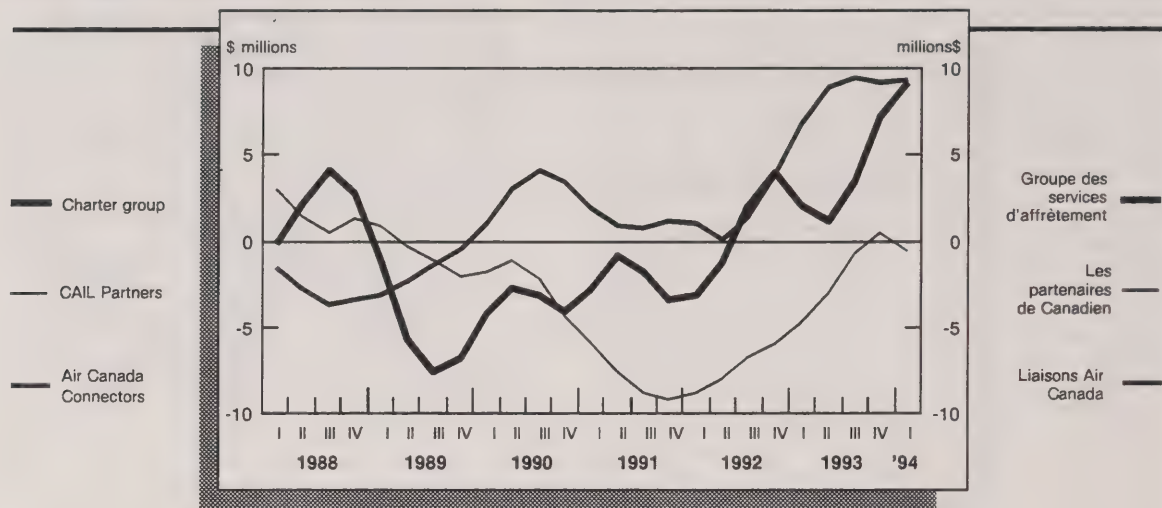
Air Canada et LACI ont connu de récents redressements, soit au troisième trimestre de 1993 et au premier trimestre de 1994, respectivement.

La figure 2 présente la tendance-cycle du revenu (perte) direct des transporteurs affiliés et du groupe de transporteurs exploitant des services d'affrètement. Ce dernier groupe a commencé à progresser au premier trimestre de 1993 et a maintenu une tendance-cycle supérieure à zéro depuis le troisième trimestre de 1992. Les Liaisons d'Air Canada ont présenté une tendance-cycle à la baisse vers la fin de 1990 jusqu'au milieu de 1992. Toutefois, la tendance-cycle pour ce groupe n'a jamais été au-dessous de zéro depuis sa création à la fin des années 1980. Finalement, les partenaires de LACI ont commencé leur existence avec une tendance-cycle supérieure à zéro, mais ils ont subi des pertes plus fortes que les Liaisons d'Air Canada. Même s'ils se sont améliorés d'une manière soutenue depuis le quatrième trimestre de 1991, la tendance-cycle des transporteurs affiliés de LACI s'est maintenue au-dessous de zéro à tous les trimestres, à l'exception de leur première année d'exploitation.

Figure 2

**Basic Income (loss) of the Affiliates and the Charter Group, Trend-cycle Data, First Quarter 1988 to First Quarter 1994**

**Revenu (perte) direct des transporteurs affiliés et du groupe d'affrètement, données de la tendance-cycle, premier trimestre 1988 au premier trimestre 1994**



### Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market - First Quarter 1994

by Robert Lund

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table in both 1993 and 1994, consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario, and NWT Air. The Canadian Partners, were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air. The data for the families include the major carriers and their affiliates. This table contains revisions to the previously released quarterly data. Only one of the four major carriers or affiliates, the Canadian Partners, reported a decrease in passenger-kilometres flown on scheduled routes during the first quarter of 1994. This is the last quarter that structural changes involving the routes and aircraft type of Ontario Express will have an impact on the data. During the first quarter of 1993 Ontario Express dropped many of its destinations, including all transborder operations and several northern Ontario points.

### Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers - premier trimestre 1994

par Robert Lund

Le réseau de transporteurs d'Air Canada, pour les fins de ce tableau en 1993 et 1994, était constitué de: Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. Le réseau de transporteurs partenaires Canadien, en 1993, comprenait Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et Time Air. Les données pour les groupes contiennent les deux principaux transporteurs et leurs transporteurs affiliés. Ce tableau contient des nombres rectifiés des données trimestrielles déjà publiées. Seulement un des quatre principaux transporteurs ou transporteurs affiliés, les partenaires de Canadien, a déclaré une baisse du nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les liaisons régulières au premier trimestre de 1994. Ceci est le dernier trimestre pour lequel des changements structurels touchant les routes et les types d'aéronefs d'Ontario Express auront une incidence sur les données. Au cours du premier trimestre de 1993 Ontario Express a cessé de desservir plusieurs destinations, incluant toutes ses liaisons transfrontalières et plusieurs points du nord de l'Ontario.

Text Table 1

**Scheduled Operations of the Major Canadian Families and Their Component Groups, First Quarter 1994**

Tableau explicatif 1

**Activités régulières des principaux groupes canadiens et de leurs affiliés, Premier trimestre 1994**

		Air Canada	Canadian	Air Canada Connectors	Canadian Partners
		Air Canada	Canadien	Liaison Air Canada	Partenaires Canadien
Passengers – Passagers	'000	2,449	1,502	954	707
Percentage change – Variation en pourcentage	%	7.3	-3.9	10.1	-1.7
Market Share – Part du marché	%	43.6	26.8	17.0	12.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000 000	4 594	4 295	409	312
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	12.7	0.6	8.5	-4.6
Market Share – Part du marché	%	47.8	44.7	4.3	3.3
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	7 600	6 678	874	726
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	13.3	-2.5	2.7	1.9
Market Share – Part du marché	%	47.9	42.1	5.5	4.6
Passenger Revenue – Recettes-passagers	\$'000,000	529	466	119	87
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	14.8	6.1	5.8	-0.2
Market Share – Part du marché	%	44.1	38.8	9.9	7.2
Hours Flown – Heures de vol	'000	81	58	54	40
Percentage change – Variation en pourcentage	%	11.5	-0.6	3.8	-14.0
Market Share – Part du marché	%	34.7	24.8	23.3	17.2
		Air Canada Family	Canadian Family	Both Major Carriers	Both Affiliates
		Groupe Air Canada	Groupe Canadien	Principaux Transporteurs	Affiliés
Passengers – Passagers	'000	3,403	2,209	3,951	1,661
Percentage change – Variation en pourcentage	%	8.1	-3.2	2.7	4.8
Market Share – Part du marché	%	60.6	39.4	70.4	29.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000 000	5 003	4 607	8 889	721
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	12.3	0.2	6.5	2.4
Market Share – Part du marché	%	52.1	47.9	92.5	7.5
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	8 474	7 403	14 278	1 600
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	12.1	-2.1	5.3	2.3
Market Share – Part du marché	%	53.4	46.6	89.9	10.1
Passenger Revenue – Recettes-passagers	\$'000,000	648	553	995	206
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	13.1	5.1	10.6	3.2
Market Share – Part du marché	%	54.0	46.0	82.9	17.1
Hours Flown – Heures de vol	'000	135	98	139	95
Percentage change – Variation en pourcentage	%	8.3	-6.6	6.1	-4.6
Market Share – Part du marché	%	58.0	42.0	59.5	40.5



**FOR FURTHER READING**

Selected Publications  
from Statistics Canada

**LECTURES SUGGÉRÉES**

Choisies parmi les publications  
de Statistique Canada

	Catalogue
<b>Surface and Marine Transport – Service Bulletin</b> , Bilingual, Eight issues/year.	
<b>Air Carrier Operations in Canada</b> , Quarterly, Bilingual	
<b>Aviation Statistics Centre – Service Bulletin</b> , Monthly, Bilingual	
<b>Air Carrier Traffic at Canadian Airports</b> , Quarterly, Bilingual	
<b>Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report</b> , Annual, Bilingual	
<b>Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report</b> , Annual, Bilingual	
<b>Canadian Civil Aviation</b> , Annual, Bilingual	
<b>Air Charter Statistics</b> , Annual, Bilingual	
<b>Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation</b> , Occasional, issued in 1993.	
<b>Railway Carloadings</b> , Monthly, Bilingual	
<b>Railway Operating Statistics</b> , Monthly, Bilingual	
<b>Rail in Canada</b> , Annual, Bilingual	
<b>Passenger Bus and Urban Transit Statistics</b> , Monthly, Bilingual	
<b>Passenger Bus and Urban Transit Statistics</b> , Annual, Bilingual	
<b>Road Motor Vehicles: Fuel Sales</b> , Annual, Bilingual	
<b>Road Motor Vehicles: Registrations</b> , Annual, Bilingual	
<b>Trucking in Canada</b> , Annual, Bilingual	
<b>Shipping in Canada</b> , Annual, Bilingual	
<b>Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service</b> , Bilingue, Huit numéros/année.	50-002
<b>Opérations des transporteurs aériens au Canada</b> , Trimestriel, Bilingue	51-002
<b>Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service</b> , Mensuel, Bilingue	51-004
<b>Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens</b> , Trimestriel, Bilingue	51-005
<b>Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur</b> , Annuel, Bilingue	51-204
<b>Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis</b> , Annuel, Bilingue	51-205
<b>Aviation civile canadienne</b> , Annuel, Bilingue	51-206
<b>Statistique des affrètements aériens</b> , Annuel, Bilingue	51-207
<b>L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile</b> , Hors série, publiée en 1993.	51-501
<b>Chargements ferroviaires</b> , Mensuel, Bilingue	52-001
<b>Statistique de l'exploitation ferroviaire</b> , Mensuel, Bilingue	52-003
<b>Le transport ferroviaire au Canada</b> , Annuel, Bilingue	52-216
<b>Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain</b> , Mensuel, Bilingue	53-003
<b>Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain</b> , Annuel, Bilingue	53-215
<b>Véhicules automobiles: Ventes de carburants</b> , Annuel, Bilingue	53-218
<b>Véhicules automobiles: Immatriculations</b> , Annuel, Bilingue	53-219
<b>Le camionnage au Canada</b> , Annuel, Bilingue	53-222
<b>Le transport maritime au Canada</b> , A., Bil.	54-205

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.

# Section 1

## THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1

Ratios – Canadian Air Carriers, Level I,  
January-March 1994

# Section 1

## REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1

Rapports – Transporteurs aériens canadiens de  
niveau I, Janvier-mars 1994

		Total					
		1993	1994		Change Variation	%	
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.108	0.112		3.7		
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.343	0.329		-4.1		
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.827	0.811		-1.9		
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	33 513	36 873		10.0		
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploit- ation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	82.98	93.86		13.1		
		Air Canada			Canadian		
		1993	1994	Change Variation	1993	1994	Change Variation
		%			%		
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.113	0.115	1.8	0.103	0.108	4.9
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.344	0.322	-6.4	0.342	0.339	-0.9
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.842	0.839	-0.4	0.811	0.778	-4.1
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	32 176	35 647	10.8	35 089	38 511	9.8
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploit- ation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	79.34	95.43	20.3	87.32	91.99	5.3

Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators,  
January-March 1994

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis,  
Janvier-mars 1994

		1993	1994	Change Variation %
Population of Canada – Population du Canada	'000	27 647	28 973	4.8
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	12 335.3	12 479	1.2
Disposable income <sup>1</sup> – Revenu disponible <sup>1</sup>	\$'000'000	485 104	493 556	1.7
Per capita disposable income <sup>1</sup> – Revenu disponible par habitant <sup>1</sup>	\$	17 546.4	17 035	-2.9
Per capita trip spending (including fares) <sup>2</sup> – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) <sup>2</sup>				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	... <sup>3</sup>	... <sup>3</sup>	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	159.9	150.3	-6.0
Average spending per trip (including fares) <sup>4</sup> – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) <sup>4</sup>				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	... <sup>3</sup>	... <sup>3</sup>	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	1 160	1 227	5.7
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	182.7	193.9	6.1
– International travel – Voyages internationaux	\$	316.3	346.5	9.5
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
– All items – Ensemble		129.8	130.6	0.6
– Transportation – Transports		124.8	128.8	3.2
– Public transportation – Transport public		139.9	143.0	2.2
Travel price index – Indice des prix des voyages	1986 = 100	132.6	133.4	0.6
Air fare index (Level I carriers) – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
– Domestic travel – Voyages intérieurs		142.4	147.9	3.9
– International travel – Voyages internationaux		108.4	114.7	5.8
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1983 = 100			
– All industries – Toutes les industries		113.3	115.3	1.7
– Transport industry – Industrie du transport		102.2	100.4	-1.7
– Air transportation – Transport aérien		77.8	68.4	-12.1
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	12.7	11.4	-10.3

(s.a.) – seasonally adjusted. – (dés.) – désaisonnalisé.

<sup>1</sup> Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. – Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.<sup>2</sup> Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.<sup>3</sup> This figure is not available for the year 1993, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. Due to survey changes, domestic travel expenditure are not yet available – Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1993, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Suite à un changement à l'enquête, les dépenses pour les voyages intérieurs ne sont pas encore disponibles.<sup>4</sup> Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. – For overseas trips, includes other modes of transportation. – Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voyages outre-mer, comprend d'autres modes de transport.

Source: Canadian Economic observer – L'observateur économique canadien.



## Section 2

### OPERATING STATISTICS

Table 2.1

Operating Statistics - Canadian Air Carriers,  
January-March 1994

## Section 2

### STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens  
canadiens, Janvier-mars 1994

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III			Niveaux I-IV		
	1993	1994	Change Variation	1993	1994	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
<b>All services - Tous les services</b>						
Number of carriers included <sup>1</sup> - Nombre de transporteurs inclus <sup>1</sup>	93	86	-7.5	237	219	-7.6
Passengers - Passagers	7 717	7 887	2.2	7 773	7 948	2.3
Goods carried - Marchandises transportées kg	138 342	238 416	72.3	144 534	248 757	72.1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	14 832 961	15 218 356	2.6	14 846 341	15 235 080	2.6
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	1 483 296	1 521 836	2.6	1 484 634	1 523 508	2.6
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	361 479	404 304	11.8	363 421	407 292	12.1
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	1 844 775	1 926 140	4.4	1 848 056	1 930 800	4.5
Hours flown - Heures de vol	356	359	0.8	433	441	1.9
<b>Scheduled services - Services réguliers</b>						
Passengers - Passagers	5 725	5 840	2.0	5 738	5 855	2.1
Goods carried - Marchandises transportées kg	118 236	218 230	84.6	118 609	218 462	84.2
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	9 233 421	9 689 076	4.9	9 235 495	9 691 372	4.9
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	923 342	968 908	4.9	923 550	969 137	4.9
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	345 026	388 664	12.6	345 072	388 702	12.6
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	1 268 368	1 357 571	7.0	1 268 621	1 357 839	7.0
Hours flown - Heures de vol	273	275	0.6	276	278	0.6
<b>Charter services - Services d'affrètement</b>						
Passengers - Passagers	1 992	2 046	2.7	2 035	2 093	2.8
Goods carried - Marchandises transportées kg	20 106	20 186	0.4	25 925	30 295	16.9
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	5 599 540	5 529 280	-1.3	5 610 846	5 543 709	-1.2
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	559 954	552 928	-1.3	561 085	554 371	-1.2
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	16 452	15 641	-4.9	18 350	18 590	1.3
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	576 406	568 569	-1.4	579 434	572 961	-1.1
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	83	84	1.3	110	111	1.6
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	-	--	...	47	52	9.7
Hours flown: total - Heures de vol: total	83	84	1.3	157	163	4.0

<sup>1</sup> Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.2

## Operating Statistics, by Sector - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, January-March 1994

Tableau 2.2

## Statistiques d'exploitation, par secteur - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Janvier-mars 1994

		Domestic		Transborder		Other international	
		Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
		1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
<b>All services - Tous les services</b>							
Passengers - Passagers		4 535	1.1	1 741	-0.4	1 672	8.6
Goods carried - Marchandises transportées	kg	190 521	105.9	16 996	-3.5	41 240	20.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		4 531 606	3.0	3 402 128	-4.5	7 301 347	6.1
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		453 161	3.0	340 213	-4.5	730 135	6.1
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		123 184	3.9	29 616	-19.2	254 492	22.2
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		576 344	3.2	369 829	-5.9	984 627	9.8
Hours flown - Heures de vol		322	-0.3	58	9.0	61	7.3
<b>Scheduled services - Services réguliers</b>							
Passengers - Passagers		4 216	0.9	911	5.1	729	5.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg	168 675	126.2	9 146	-11.1	40 642	20.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		4 070 449	3.2	1 432 420	2.5	4 188 502	7.6
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		407 045	3.2	143 242	2.5	418 850	7.6
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		111 290	2.2	24 910	-16.4	252 502	22.3
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		518 335	3.0	168 152	-0.8	671 352	12.7
Hours flown - Heures de vol		209	-1.8	36	12.3	33	5.5
<b>Charter services - Services d'affrètement</b>							
Passengers - Passagers		319	4.7	830	-5.8	944	11.1
Goods carried - Marchandises transportées	kg	21 846	21.5	7 850	7.1	598	-3.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		461 156	1.5	1 969 707	-9.0	3 112 845	4.1
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		46 116	1.5	196 971	-9.0	311 285	4.1
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		11 894	23.1	4 706	-31.3	1 990	8.5
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		58 010	5.2	201 677	-9.7	313 275	4.1
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: voilure fixe		67	-0.7	22	4.1	23	6.4
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères		47	8.1	-	-	5	28.6
Hours flown: total - Heures de vol: total		114	2.7	22	4.1	28	9.7

Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
Level I, January-March 1994**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens  
canadiens de niveau I, Janvier-mars 1994**

		Total		
		1993	1994	Change
				Variation
		'000	'000	%
<b>All services – Tous les services</b>				
Passengers – Passagers		4 453	4 546	2.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg	93 264	96 255	3.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		9 804 913	10 371 332	5.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		980 491	1 037 133	5.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		330 372	370 284	12.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 310 863	1 407 417	7.4
Hours flown – Heures de vol		147	155	5.5
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>				
Passengers – Passagers		3 845	3 951	2.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg	92 655	95 802	3.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		8 349 220	8 889 249	6.5
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		13 557 219	14 277 576	5.3
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	61.59	62.26	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		834 922	888 925	6.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		328 374	368 779	12.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 163 296	1 257 704	8.1
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		2 045 332	2 179 544	6.6
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	56.88	57.70	...
Hours flown – Heures de vol		131	139	6.1
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>				
Passengers – Passagers		607	595	-2.0
Goods carried – Marchandises transportées	kg	609	453	-25.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		1 455 693	1 482 083	1.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		145 569	148 208	1.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 998	1 505	-24.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		147 567	149 713	1.5
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		16	16	-0.1
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		16	16	-0.1



Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
Level I, January-March 1994 – Concluded**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens  
canadiens de niveau I, Janvier-mars 1994 – fin**

		Air Canada			Canadian		
		1993	1994	Change Variation	1993	1994	Change Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
<b>All services – Tous les services</b>							
Passengers – Passagers		2 569	2 707	5.4	1 884	1 839	-2.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg	57 373	59 954	4.5	35 891	36 302	1.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		4 802 572	5 312 239	10.6	5 002 341	5 059 093	1.1
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		480 257	531 224	10.6	500 234	505 909	1.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		189 275	223 753	18.2	141 097	146 531	3.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		669 532	754 977	12.8	641 331	652 440	1.7
Hours flown – Heures de vol		79	87	10.8	69	68	-0.6
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>							
Passengers – Passagers		2 283	2 449	7.3	1 563	1 502	-3.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg	56 818	59 555	4.8	35 837	36 247	1.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		4 078 381	4 594 496	12.7	4 270 838	4 294 753	0.6
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		6 706 042	7 600 017	13.3	6 851 177	6 677 559	-2.5
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	60.82	60.45	...	62.34	64.32	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		407 838	459 450	12.7	427 084	429 475	0.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		187 377	222 356	18.7	140 997	146 424	3.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		595 215	681 805	14.5	568 081	575 899	1.4
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		1 052 401	1 207 068	14.7	992 931	972 476	-2.1
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	56.56	56.48	...	57.21	59.22	...
Hours flown – Heures de vol		73	81	11.5	58	58	-0.6
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>							
Passengers – Passagers		286	258	-9.7	322	337	4.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg	556	398	-28.3	54	55	2.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		724 190	717 743	-0.9	731 503	764 340	4.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		72 419	71 774	-0.9	73 150	76 434	4.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 898	1 397	-26.4	100	108	7.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		74 317	73 172	-1.5	73 250	76 542	4.5
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		6	6	1.5	11	11	-0.9
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		6	6	1.5	11	11	-0.9

Table 2.4

**Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, January-March 1994**

Tableau 2.4

**Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Janvier-mars 1994**

	1993	1994	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	56	49	-12.5
<b>Domestic – Intérieur</b>			
Newfoundland – Terre-Neuve	2 656	2 559	-3.7
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	10	2	-80.0
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	555	456	-17.8
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	392	247	-37.0
Quebec – Québec	6 922	6 367	-8.0
Ontario	1 188	3 306	178.3
Manitoba	2 572	1 267	-50.7
Saskatchewan	350	416	18.9
Alberta	4 254	7 471	75.6
British Columbia – Colombie-Britannique	22 100	23 305	5.5
Yukon	713	555	-22.2
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	4 077	3 248	-20.3
Total	45 789	49 199	7.4
<b>International</b>	3 749	4 820	28.6
Total	49 538	54 019	9.0

### Section 3

#### FINANCIAL DATA

Table 3.1

Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Levels I-III, January-March 1994

### Section 3

#### DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens  
des niveaux I-III, Janvier-mars 1994

	1993	1994	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>			
Scheduled services – Services réguliers	1 270 887	1 329 237	4.6
– Passengers – Passagers	1 133 889	1 180 654	4.1
– Goods – Marchandises	136 997	148 583	8.5
Charter services – Services d'affrètement	304 351	307 993	1.2
– Passengers – Passagers	291 340	292 342	0.3
– Goods – Marchandises	13 012	15 651	20.3
Other flying services – Autres services aériens	8 505	9 615	13.1
Subsidies – Subventions d'exploitation	456	465	2.0
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	62 960	55 536	-11.8
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 647 159	1 702 846	3.4
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	34 031	32 634	-4.1
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	629 859	636 178	1.0
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	193 647	211 755	9.4
General services and administration – Services généraux et administration	912 004	787 543	-13.6
Depreciation – Dépréciation	88 811	79 628	-10.3
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 858 351	1 747 737	-6.0
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	( 211 192)	( 44 890)	-78.7
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	5 521	19 313	249.8
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	10 064	15 976	58.7
Interest expenses – Intérêts versés	98 537	87 559	-11.1
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	( 108 420)	17 316	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	( 191 372)	( 34 953)	-81.7
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	( 402 564)	( 79 844)	-80.2
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	4 564	13 687	199.9
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	( 407 128)	( 93 531)	-77.0



Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Level I, January-March 1994**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de  
niveau I, Janvier-mars 1994**

	Total		Change Variation
	1993	1994	
	\$ '000	\$ '000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>			
Scheduled services – Services réguliers	1 007 896	1 065 319	5.7
– Passengers – Passagers	895 139	942 043	5.2
– Goods – Marchandises	112 757	123 276	9.3
Charter services – Services d'affrètement	75 773	75 700	-0.1
– Passengers – Passagers	75 443	75 453	--
– Goods – Marchandises	330	247	-25.2
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	46 979	39 053	-16.9
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 130 648	1 180 072	4.4
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	28 651	27 527	-3.9
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	401 469	404 061	0.6
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	105 703	123 801	17.1
General services and administration – Services généraux et administration	759 537	643 407	-15.3
Depreciation – Dépréciation	67 151	58 444	-13.0
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 362 512	1 257 239	-7.7
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	( 231 864)	( 77 167)	-66.7
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	4 574	18 365	301.5
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	8 907	14 859	66.8
Interest expenses – Intérêts versés	74 288	69 670	-6.2
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	( 106 551)	18 537	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	( 167 358)	( 17 909)	-89.3
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	( 399 222)	( 95 076)	-76.2
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	1 371	1 724	25.7
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	( 400 593)	( 96 800)	-75.8

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Level I, January-March 1994 – Concluded**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de  
niveau I, Janvier-mars 1994 – fin**

	Air Canada			Canadian		
	1993	1994	Change	1993	1994	Change
	\$ '000	\$ '000	Variation %	\$ '000	\$ '000	Variation %
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>						
Scheduled services – Services réguliers	525 639	597 798	13.7	482 257	467 521	-3.1
– Passengers – Passagers	461 117	524 123	13.7	434 022	417 920	-3.7
– Goods – Marchandises	64 522	73 675	14.2	48 235	49 601	2.8
Charter services – Services d'affrètement	38 090	35 515	-6.8	37 684	40 184	6.6
– Passengers – Passagers	37 760	35 268	-6.6	37 684	40 184	6.6
– Goods – Marchandises	330	247	-25.2	-	-	-
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	23 781	19 275	-18.9	23 198	19 779	-14.7
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	587 510	652 588	11.1	543 138	527 484	-2.9
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	25 677	24 860	-3.2	2 974	2 666	-10.3
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	193 017	208 955	8.3	208 452	195 106	-6.4
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	63 766	80 477	26.2	41 937	43 324	3.3
General services and administration – Services généraux et administration	419 908	338 554	-19.4	339 630	304 853	-10.2
Depreciation – Dépréciation	38 146	30 992	-18.8	29 006	27 452	-5.4
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	740 514	683 838	-7.7	621 998	573 402	-7.8
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	( 153 005)	( 31 250)	-79.6	( 78 860)	( 45 918)	-41.8
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	3 243	18 182	460.7	1 332	183	-86.3
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	8 272	15 586	88.4	635	( 727)	...
Interest expenses – Intérêts versés	49 174	53 012	7.8	25 114	16 658	-33.7
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	( 101 301)	19 570	...	( 5 250)	( 1 033)	-80.3
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	( 138 961)	326	...	( 28 397)	( 18 235)	-35.8
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	( 291 965)	( 30 924)	-89.4	( 107 257)	( 64 153)	-40.2
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	1 031	1 290	25.1	340	434	27.6
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	( 292 996)	( 32 214)	-89.0	( 107 597)	( 64 587)	-40.0

## Section 4

## EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

Employment and Fuel Consumption – Canadian  
Air Carriers, Levels I-III, January-March 1994

## Section 4

## DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1

Effectifs et consommation de carburant –  
Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III,  
Janvier-mars 1994

		1993	1994	Change Variation %
<b>Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés</b>				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	5 750	5 199	-9.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	120 054	106 574	-11.2
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	7 533	7 370	-2.2
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	66 697	66 431	-0.4
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 983	3 650	-8.4
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	45 272	42 236	-6.7
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	8 397	8 295	-1.2
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	81 771	82 926	1.4
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	14 455	13 499	-6.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	120 922	117 477	-2.8
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	5 069	4 544	-10.4
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	33 609	35 593	5.9
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	45 187	42 557	-5.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	468 325	451 237	-3.6
<b>Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile</b>				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	927 889	993 313	7.1
Cost – Coût	\$ '000	242 858	252 329	3.9
Gasoline – Essence	L '000	4 486	4 647	3.6
Cost – Coût	\$ '000	2 651	2 698	1.8
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	140	123	-11.7
Cost – Coût	\$ '000	919	836	-9.0
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	73	132	80.7
Cost – Coût	\$ '000	130	253	94.3



Table 4.2

**Employment and Fuel Consumption – Canadian  
Air Carriers, Level I, January-March 1994**

Tableau 4.2

**Effectifs et consommation de carburant –  
Transporteurs aériens canadiens de niveau I,  
Janvier-mars 1994**

		Total	Air Canada	Canadian
<b>Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés</b>				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	2 447	1 264	1 183
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	73 270	37 681	35 589
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	5 411	2 974	2 437
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	52 902	26 469	26 433
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	1 748	159	1 589
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	26 323	4 367	21 957
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	6 263	3 591	2 672
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	63 218	32 276	30 942
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	11 820	7 821	3 999
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	106 238	65 090	41 148
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	4 315	2 498	1 817
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	33 991	18 106	15 885
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	32 004	18 307	13 697
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	355 943	183 989	171 953
<b>Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile</b>				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	717 784	389 230	328 555
Cost – Coût	\$ '000	171 670	90 654	81 015
Gasoline – Essence	L '000	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	74	28	45
Cost – Coût	\$ '000	426	160	266
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-

## Section 5

### FARE BASIS DATA

#### Domestic and International Air Fare Indexes

In the first quarter of 1994, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by the Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) and two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) was 147.9, up 3.9% from the first quarter of 1993. The discount fare index increased by 3.1%, from 127.3 to 131.2, while the economy fare index<sup>1</sup> jumped by 6.6%, from 163.0 to 173.8. This is the sixth consecutive year-to-year increase in the domestic economy fare index after three successive year-to-year decreases.

The air fare indexes for domestic economy fares rose in both the southern (deregulated) and northern (regulated) sectors by 6.7% and 6.1%, respectively. The discount fare index in the southern sector increased by 3.1%, while in the northern sector it rose by 1.0%.

In international markets, the air fare index for all fares rose by 5.8%, from 108.4 to 114.7. This was the fourth increase after six consecutive year-to-year decreases in the international all-fare index. The international discount fare index rose by 3.2%, the second increase in the last eight quarters, while there was a 10.9% increase in the international economy fare index.

#### Discount Fare Utilization

##### Domestic Sector

During the first quarter of 1994, 61.1% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers and two Level II air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented a decrease of 0.2 percentage point compared to the same quarter a year earlier. This was the fifth consecutive quarterly decline. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 67.2%, up 2.8 percentage points from 64.4% in the first quarter of 1993.

As shown in Table 5.2, the southern domestic sector recorded a marginal decreased utilization of discounted air fares during the first quarter of 1994, as the decline in the short-haul services offset the increase in the long-haul services. However, in terms of passenger-kilometres, the southern domestic sector has not followed the same downward trend, as the increase in the long-haul services outpaced the decrease in the short-haul services (see Table 5.3).

<sup>1</sup> Includes business class fares.

## Section 5

### DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

#### Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Au cours du premier trimestre de 1994, l'indice des tarifs aériens de tous les tarifs pour les services réguliers intérieurs exploités par les transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) et deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) a atteint 147,9, en hausse de 3,9% par rapport au premier trimestre de 1993. L'indice des tarifs réduits a augmenté de 3,1%, passant de 127,3 à 131,2, alors que l'indice des tarifs économiques<sup>1</sup> s'est accru de 6,6%, passant de 163,0 à 173,8. Il s'agit d'une sixième hausse consécutive sur la base d'une année à l'autre observée dans l'indice des tarifs économiques du secteur intérieur, suite à trois baisses consécutives sur la base d'une année à l'autre.

Les indices des tarifs aériens économiques intérieurs ont augmenté dans les secteurs sud (déréglementé) et nord (réglementé) de 6,7% et 6,1%, respectivement. L'indice des tarifs réduits a progressé de 3,1% dans le secteur sud, alors qu'il a augmenté de 1,0% dans le secteur nord.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens de tous les tarifs s'est accru de 5,8%, passant de 108,4 à 114,7. Il s'agit d'une quatrième hausse après six baisses consécutives observées dans cet indice sur la base d'une année à l'autre. L'indice des tarifs réduits dans le secteur international a progressé de 3,2%, soit une deuxième hausse au cours des huit derniers trimestres, alors que l'indice des tarifs économiques a augmenté de 10,9%.

#### Utilisation des tarifs réduits

##### Secteur intérieur

Au cours du premier trimestre de 1994, 61,1% des passagers des vols réguliers intérieurs des transporteurs aériens de niveau I et de deux transporteurs aériens de niveau II ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente un recul de 0,2 point de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente. Il s'agissait de la cinquième baisse trimestrielle consécutive. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté de 2,8 points de pourcentage pour passer de 64,4% en 1993 à 67,2% en 1994.

Comme l'indique le tableau 5.2, le secteur intérieur sud a enregistré une utilisation moindre marginale des tarifs aériens réduits au cours du premier trimestre de 1994, alors que le repli dans les services court-courriers a compensé la hausse dans les services long-courriers. Cependant, en termes de passagers-kilomètres, le secteur intérieur sud n'a pas suivi la même baisse tendancielle, alors que la progression dans les services long-courriers a dépassé la baisse dans les services court-courriers (voir tableau 5.4).

<sup>1</sup> Inclut les tarifs de la classe affaires.

Table 5.1

**Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group**  
**- Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> - Scheduled**  
**Services, January-March 1994**

Tableau 5.1

**Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe**  
**tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup>**  
**- Services réguliers, Janvier-mars 1994**

Sector Secteur	Year and quarter Année et trimestre	Fare type group – Groupe tarifaire		
		All fares	Economy fare	Discounted fare
		Tous les tarifs	Tarif économique	Tarif réduit
		(1986 = 100.0)		
Domestic – Intérieur	1993 I	142.4	163.0	127.3
	II	148.8	163.5	136.5
	III	149.4	168.9	134.5
	IV	150.3	170.4	134.5
	1994 I	147.9	173.8	131.2
Southern services – Services secteur sud	1993 I	142.4	163.3	127.0
	II	148.9	163.6	136.4
	III	149.5	169.1	134.5
	IV	150.4	170.8	134.4
	1994 I	148.6	174.2	131.0
Northern services – Services secteur nord	1993 I	142.3	159.3	133.5
	II	146.2	162.7	138.5
	III	147.7	166.3	137.2
	IV	147.6	165.7	137.6
	1994 I	137.4	169.0	134.8
International	1993 I	108.4	135.1	101.9
	II	109.2	141.6	101.2
	III	118.0	143.0	112.2
	IV	111.0	142.0	103.5
	1994 I	114.7	149.8	105.2

<sup>1</sup> As of January 1993, two level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

Figure 5.1

**Air Fare Indexes for Northern and Southern**  
**Sectors, by Fare Type Group**  
**(Not Seasonally Adjusted)**

Figure 5.1

**Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et**  
**sud, selon le groupe tarifaire**  
**(non désaisonnalisés)**

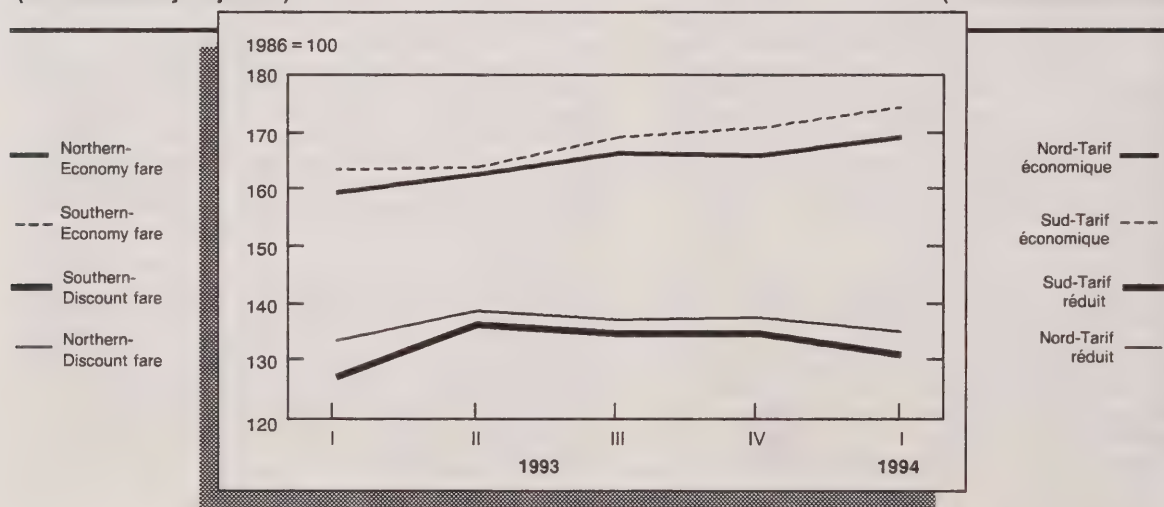




Table 5.2

**Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, January-March 1994**

Tableau 5.2

**Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Janvier-mars 1994**

Fare type group – Groupe tarifaire										
Sector Secteur	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994
%										
<b>Domestic – Intérieur</b>	0.1*	0.3	5.1	5.3	30.4	31.0	61.3	61.1	3.2	2.4
Southern services – Services secteur sud	0.1*	0.3	5.4	5.6	28.8	29.9	62.4	61.8	3.3	2.5
Short-Haul – Court- courrier	**	0.2	3.0	3.4	33.7	38.5	61.0	56.0	2.2	1.9
Long-Haul – Long-courrier	0.1*	0.5*	8.5	8.3	22.3	19.0	64.3	69.0	4.8	3.2
Northern services – Services secteur nord	**	-	0.4*	0.5*	56.2	48.8	42.6	49.9	0.9	0.8
<b>International</b>	0.2	0.5	5.2	5.7	11.8	10.9	75.5	77.3	7.3	5.6

Table 5.3

**Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, January-March 1994**

Tableau 5.3

**Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Janvier-mars 1994**

Fare type group – Groupe tarifaire										
Sector Secteur	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994
%										
<b>Domestic – Intérieur</b>	0.1*	0.5*	8.1	8.1	23.1	21.5	64.4	67.2	4.2	2.7
Southern services – Services secteur sud	0.1*	0.5*	8.5	8.4	22.0	20.5	65.1	67.7	4.4	2.8
Short-Haul – Court- courrier	**	0.2	3.3	3.7	31.2	37.5	63.5	56.7	1.9	1.8
Long-Haul – Long-courrier	0.1*	0.6*	9.9	9.7	19.5	16.2	65.5	70.5	5.1	3.1
Northern services – Services secteur nord	**	-	0.5*	0.8*	50.3	44.2	48.5	54.2	0.7*	0.8
<b>International</b>	0.3*	0.5	5.6	6.0	6.9	5.7	80.3	83.2	6.9	4.6

<sup>1</sup> As of January 1993, two level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

**Note:** For \* and \*\*, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. - Pour \* et \*\*, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 5.4

**Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, January-March 1994**

Tableau 5.4

**Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Janvier-mars 1994**

Province and territory of enplanement Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	-	**	5.0*	5.7*	34.5	21.4	58.1	69.9	2.4*	2.7*
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	**	0.4*	6.2	6.3	24.1	19.2	65.2	71.0	4.5	3.1*
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	**	0.5*	4.3	4.7	22.3	34.7	71.0	58.2	2.2	2.0*
Ontario	0.1	0.4*	6.7	6.9	25.0	26.9	65.2	63.3	3.1	2.5
Manitoba	0.1*	0.5*	5.6	6.0	35.0	32.0	55.1	58.9	4.2	2.7
Saskatchewan	0.1*	0.4*	3.1	4.0	34.9	29.3	59.3	62.9	2.6*	3.4*
Alberta	--*	0.2	4.3	4.4	39.3	34.5	53.4	58.9	2.9	1.9
British Columbia <sup>2</sup> – Colombie-Britannique <sup>2</sup>	0.1*	0.2*	3.9	3.8	34.1	34.6	58.2	59.2	3.7	2.2
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.1*	0.3	5.1	5.3	30.4	31.0	61.3	61.1	3.2	2.4

<sup>1</sup> As of January 1993, two level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

<sup>2</sup> Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

**Note:** For \* and \*\*, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour \* et \*\*, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

In the southern sector, discount passengers amounted to 61.8% of the traffic during the first quarter of 1994, down from 62.4% in 1993. However, in terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services increased by 2.6 percentage points (65.1% to 67.7%) during this period. For northern services, only 49.9% of passenger traffic (representing 54.2% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the first quarter of 1993, the corresponding figures were 42.6% for passengers and 48.5% for passenger-kilometres.

It should be noted that approximately 95% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. In terms of passenger-kilometres, this percentage reached approximately 97%.

Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 61,8% du trafic au cours du premier trimestre de 1994, soit une baisse par rapport à 62,4% en 1993. Cependant, en termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a augmenté de 2,6 points de pourcentage (65,1% à 67,7%) au cours de cette période. Dans le secteur nord, seulement 49,9% du trafic de passagers (représentant 54,2% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits. Au cours du premier trimestre de 1993, les chiffres correspondants étaient de 42,6% pour les passagers et de 48,5% pour les passagers-kilomètres.

Il convient de noter qu'environ 95% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. En termes de passagers-kilomètres, ce pourcentage a atteint environ 97%.

Table 5.5

**Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, January-March 1994**

Tableau 5.5

**Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Janvier-mars 1994**

City of enplanement <sup>2</sup>  Ville d'embarquement <sup>2</sup>	Fare type group – Groupe tarifaire											
	Passengers		First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Passagers		Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1993	1994	Change Variation		1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994
	No. – Nbre (‘000)											



Table 5.6

**Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, January-March 1994**

Tableau 5.6

**Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Janvier-mars 1994**

City of enplanement <sup>2</sup>  Ville d'embarquement <sup>2</sup>	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
<b>Short-Haul (&lt; 800 km) – Court-courrier (&lt; 800 km)</b>										
Calgary	249.3*	...	251.3	7.8	174.6	9.5	102.9	4.0	...	...
Edmonton	-	...	141.2*	8.8	145.9	4.5	80.7	2.9	61.2*	49.3
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal	189.4*	...	230.3	4.4	195.1	12.5	116.0	21.4	87.7*	16.3
Ottawa	...	...	205.6	4.2	179.4	3.5	108.1*	27.0	82.9*	-0.6
Regina	...	...	254.9*	42.0	211.2	7.8	106.5	10.7	131.6*	31.0
Saskatoon	...	...	256.0*	37.8	213.7	9.5	100.7	15.9	100.2*	...
Toronto	197.2*	2.2	224.0	3.9	190.5	9.6	114.3	19.9	90.1*	10.1
Vancouver	...	...	243.9	5.1	179.6	8.7	97.3	5.9	60.3	-23.2
Winnipeg	...	...	264.7*	17.1	241.1	5.3	116.3	-2.2	140.2*	19.4
<b>Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)</b>										
Calgary	545.9*	...	635.3	2.8	495.4	8.5	202.6	-1.0	270.8*	28.0
Edmonton	484.4*	...	515.7	1.9	355.2	--	162.9	-0.7	160.4*	-1.1
Halifax	335.7*	...	365.2	1.7	299.9	5.5	137.1	-4.0	200.0*	43.8
Montréal	515.3*	...	719.3	6.8	477.9	8.6	230.2	5.0	293.2*	33.7
Ottawa	...	...	610.3	3.5	476.0	7.2	210.2	-0.8	319.7*	24.4
Regina	420.6*	...	491.2*	2.1	455.4*	11.5	181.0	1.2	...	...
Saskatoon	...	...	469.1	1.0	396.2	4.1	165.0	-3.4	178.6*	25.0
Toronto	491.5*	-22.6	620.8	2.8	440.9	8.9	183.3	-0.8	253.8*	35.9
Vancouver	646.8*	-12.2	720.8	3.7	448.3	3.2	207.4	2.5	260.9*	24.3
Winnipeg	402.3*	-5.8	438.1	3.2	372.0	5.4	157.5	-4.7	222.1	30.0

<sup>1</sup> As of January 1993, two level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

<sup>2</sup> When more than one airport is located in a city, all airports were grouped to represent the city. – Lorsque plus d'un aéroport est situé dans une ville, tous les aéroports sont groupés pour représenter la ville.

**Note:** For \* and \*\*, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour \* et \*\*, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

## International Sector

During the first quarter of 1994, the proportion of passengers making use of discount fares in the international sector increased by 1.8 percentage points from the same period of 1993, to a level of 77.3%. This was a greater utilization of discount fares than in the domestic sector, representing over three out of every four international scheduled passengers. Furthermore, 83.2% of international scheduled passenger-kilometres were discount, up 2.9 percentage points from 80.3% in the first quarter of 1993.

## Secteur international

Au cours du premier trimestre de 1994, la proportion des passagers qui ont voyagé à prix réduit dans le secteur international s'est accrue de 1,8 point de pourcentage par rapport à la même période en 1993, pour s'établir à 77,3%. L'utilisation des tarifs réduits était plus répandue que dans le secteur intérieur, plus de trois passagers sur quatre des vols réguliers internationaux voyageant à tarifs réduits. De plus, 83,2% des passagers-kilomètres internationaux ont été réalisés sur des vols réguliers à tarifs réduits, soit une hausse de 2,9 points de pourcentage par rapport à la proportion de 80,3% enregistrée au cours du premier trimestre de 1993.

## Provincial Synopsis

During the first quarter of 1994, the largest proportion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. The range varied from one province to another, from 58.2% for Quebec to 71.0% for Nova Scotia (see Table 5.4). With the exception of Newfoundland and Nova Scotia, all provinces were very near to the national average of 61.1%.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Nova Scotia did not mean that residents in that province were more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted in Halifax, for example, may in fact have been Saint John or Montréal. In this case, both New Brunswick and Quebec would also have recorded an enplaned passenger using a discount fare.

The marginal decrease (0.2 percentage point) in the use of discount fares in the domestic sector resulted mainly from a decline of 12.8 percentage points in Quebec. This drop along with a decline of 1.9 percentage points in Ontario offset the increases in all other provinces<sup>2</sup>. The largest increases were in Newfoundland (11.8 percentage points) and in Nova Scotia (5.8 percentage points).

## Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, a higher proportion of passengers travelling on discount fares was registered in a majority of the selected cities during the first quarter of 1994 compared to the same quarter in 1993.

For passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares increased in five of the selected Canadian cities<sup>3</sup>. The largest increases were 13.3 percentage points in Edmonton and 7.0 percentage points in Winnipeg. Decreases were registered in four cities during this period. The largest decrease was 22.3 percentage points in Montréal.

For long-haul trips (800 kilometres or more), all cities of enplanement, except Edmonton, posted increases in discount fare use. The increases ranged from 1.8 percentage points in Regina to 11.2 percentage points in Saskatoon. In seven of the ten cities, the proportion of passengers travelling on long-haul discount fares exceeded 65.0%: Saskatoon (80.6%) ranked first, followed by Toronto (71.2%) and Halifax (71.0%).

## Sommaire provincial

Au cours du premier trimestre de 1994, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. Le pourcentage a varié d'une province à l'autre, puisqu'il s'est établi à 58,2% au Québec et à 71,0% en Nouvelle-Écosse (tableau 5.4). À l'exception de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse, toutes les provinces se situaient près de la moyenne canadienne de 61,1%.

Il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui ont voyagé à tarifs réduits en Nouvelle-Écosse, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province aient été plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Halifax, par exemple, peut être en réalité Saint John ou Montréal. Dans ce cas, les provinces du Nouveau-Brunswick et de Québec auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

La diminution marginale (0,2 point de pourcentage) dans l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur intérieur est due principalement à un recul de 12,8 points de pourcentage au Québec. Cette baisse combinée à un repli de 1,9 point de pourcentage en Ontario a compensé les hausses dans toutes les autres provinces<sup>2</sup>. Les hausses les plus fortes s'observent à Terre-Neuve (11,8 points de pourcentage) et en Nouvelle-Écosse (5,8 points de pourcentage).

## Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, on observe une proportion accrue de passagers qui ont voyagé à prix réduit dans la majorité des villes choisies au cours du premier trimestre de 1994 par rapport au même trimestre en 1993.

La proportion de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits a augmenté dans cinq des villes canadiennes choisies<sup>3</sup>. Les hausses les plus fortes ont été observées à Edmonton (13,3 points de pourcentage) et à Winnipeg (7,0 points de pourcentage). Au cours de cette période, des baisses ont été observées dans quatre villes, la plus forte diminution étant de 22,3 points de pourcentage à Montréal.

En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), toutes les villes d'embarquement, sauf Edmonton, ont enregistré des gains dans l'utilisation des tarifs réduits. Les progressions variaient entre 1,8 point de pourcentage à Regina et 11,2 points de pourcentage à Saskatoon. La proportion de passagers voyageant à tarifs réduits sur les vols long-courriers a dépassé 65,0% dans sept des dix villes: Saskatoon (80,6%) s'est classée au premier rang, suivie de Toronto (71,2%) et Halifax (71,0%).

<sup>2</sup> Due to the confidentiality of data, the results for Prince Edward Island and New Brunswick cannot be disclosed.

<sup>3</sup> Due to the confidentiality of data, the results for Halifax cannot be disclosed.

<sup>2</sup> À cause de la confidentialité des données, les résultats pour l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick ne peuvent être divulgués.

<sup>3</sup> À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax ne peuvent être divulgués.



The proportion of enplaned passengers using business class fares on long-haul trips was highest in Calgary (11.3%) and Ottawa (10.0%). The proportion of long-haul business class passengers remained virtually unchanged in all selected cities. The highest proportion of business class fares on short-haul trips was in Toronto (5.5%).

### Average Fares

During the first quarter of 1994, the average air fare (all fares) reported by the Level I air carriers and two Level II air carriers for all domestic city-pairs was \$194, an increase of 6.1% from the \$183 reported the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs was \$347, an increase of 9.5% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, average domestic fares ranged from a high of \$223 in Winnipeg to a low of \$176 in Saskatoon. The national average domestic fare of \$194 was also exceeded in Vancouver, Toronto and Ottawa. Fares increased relative to a year ago in seven of the ten selected cities, the largest increases occurring in Montréal (20.3%) and Ottawa (9.7%).

On long-haul services, during the first quarter of 1994, average business class fares increased relative to a year earlier in all of the ten selected cities, while average economy class fares increased in nine cities (see Table 5.6). In Edmonton, average economy class fare remained virtually unchanged. Average discount fares fell in seven cities, Winnipeg registering the largest year-over-year decrease (4.7%).

For short-haul services, nine cities<sup>3</sup> posted increases for business class fares and for economy class fares. Average discount fares showed increases in eight cities<sup>3</sup>. Ottawa posted the largest increase for short-haul discount air fares (27.0%), relative to the previous year.

Among the ten cities, the passengers who paid the highest average business class fares for short-haul trips, were enplaned in Winnipeg (\$265) and Saskatoon (\$256), while the highest average business class fares for long-haul trips were for those who enplaned in Vancouver (\$721) and Montréal (\$719). The highest average economy class fare for short-haul trips was \$241 in Winnipeg, while a high of \$495 for average long-haul economy fares was recorded in Calgary.

<sup>3</sup> Due to the confidentiality of data, the results for Halifax cannot be disclosed.

La proportion la plus élevée des passagers embarqués utilisant des tarifs de la classe affaires, sur les vols long-courriers, a été observée à Calgary (11,3%) et Ottawa (10,0%). La proportion des passagers utilisant des tarifs de la classe affaires sur les vols long-courriers est demeurée pratiquement inchangée dans toutes les villes choisies. Sur les vols court-courriers, la plus forte proportion a été observée à Toronto (5,5%).

### Tarifs moyens

Au cours du premier trimestre de 1994, le tarif aérien moyen déclaré par les transporteurs aériens de niveau I et deux transporteurs aériens de niveau II pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à 194\$. Il s'agit d'une hausse de 6,1% par rapport au tarif de 183\$ enregistré au cours du même trimestre de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'établissait à 347\$, soit une hausse de 9,5% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre 223\$ à Winnipeg et 176\$ à Saskatoon. Ce tarif a également dépassé la moyenne nationale de 194\$ à Vancouver, Toronto et Ottawa. Les tarifs ont augmenté dans sept des dix villes choisies par rapport à l'année précédente. Les hausses les plus fortes ont été observées à Montréal (20,3%) et à Ottawa (9,7%).

Au cours du premier trimestre de 1994, pour les services long-courriers, les tarifs moyens de la classe affaires ont progressé dans toutes les villes choisies par rapport à l'année précédente. Les tarifs moyens de la classe économique ont augmenté dans neuf villes (voir tableau 5.6). Le tarif économique moyen à Edmonton est demeuré pratiquement inchangé. Les tarifs réduits moyens ont régressé dans sept villes, Winnipeg enregistrant la plus forte baisse sur la base d'une année à l'autre, soit 4,7%.

Pour les services court-courriers, neuf villes<sup>3</sup> ont enregistré des hausses pour les tarifs de la classe affaires et pour les tarifs de la classe économique. Les tarifs réduits moyens ont augmenté dans huit villes<sup>3</sup>. Ottawa a enregistré la plus forte progression pour les services court-courriers à prix réduit, soit une hausse de 27,0% par rapport à l'année précédente.

Parmi les dix villes, c'est à Winnipeg (265\$) et à Saskatoon (256\$) que les tarifs d'affaires des vols court-courriers sont, en moyenne, les plus élevés, alors que pour les vols long-courriers, c'est à Vancouver (721\$) et à Montréal (719\$) que les tarifs d'affaires sont les plus élevés. Le tarif économique moyen le plus élevé pour les voyages court-courriers fut enregistré à Winnipeg (241\$), alors que celui le plus élevé pour les voyages long-courriers fut enregistré à Calgary (495\$).

<sup>3</sup> À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax ne peuvent être divulgués.



## Notes to Users

### Methodology and Data Limitations

#### General

Operating and financial data, since 1988, have been collected under the authority of the Statistics Act. For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels according to financial and operating parameters. These levels are defined in the Glossary according to the concepts introduced in 1988.

### Civil Aviation Financial and Operational Surveys

#### Coverage/Survey Universe

To offer commercial air service in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada. The universe for the Civil Aviation Surveys was created from all such Canadian licensed carriers. The target population classifies all air carriers into Levels I-VI. These carriers are licensed to perform commercial scheduled and/or charter transportation of passengers and/or goods. Classification of the level of these carriers are reviewed annually with new carriers beginning at the lower reporting levels. A carrier may be moved to a level with larger carriers, after two successive years of performance within the new level's parameters but is moved to a level with smaller carriers the year following their performance within that level's parameters.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all commercial operations performed by these carriers anywhere in the world during the time frame specified.

#### Survey Methodology

A mail out/mail back technique is used to collect the data. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which the carrier is classified. The smaller the carrier, the less detail and frequency of data filing. Each licensed operator must complete the following forms:

Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre. Non-respondents are followed up with a letter and/or a telephone call.

## Notes aux utilisateurs

### Méthodes et restrictions

#### Généralités

Les données d'exploitation et financières, depuis 1988, sont recueillies conformément à la loi sur les statistiques. Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis en six niveaux de déclaration selon des paramètres financiers et d'exploitation. La définition de ces niveaux, selon les concepts introduits en 1988, figure dans le glossaire.

### Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

#### Couverture/univers des enquêtes

Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada. L'univers des enquêtes sur l'aviation civile a été produit à partir de tous les transporteurs canadiens qui détiennent une licence. La population est composée de tous les transporteurs aériens selon les niveaux de déclarations I-VI. Ces transporteurs détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier et/ou le transport affrété de passagers et/ou de marchandises. La classification de ces niveaux est révisée annuellement et les nouveaux transporteurs commencent au niveau le plus bas de déclaration. Un transporteur peut être changé à un niveau de plus grands transporteurs après deux années successives de performance selon les paramètres du nouveau niveau mais est changé dans un groupe de petits transporteurs l'année après sa performance selon les paramètres de ce niveau.

A moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde pendant la période indiquée.

#### Méthodes d'enquête

La cueillette des données se fait à l'aide d'un recensement par la poste. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée. Chaque transporteur qui détient une licence doit remplir les formulaires suivants:

Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formulaires remplis doivent être retournés au Centre des statistiques de l'aviation. S'il y a des données manquantes, le Centre des statistiques de l'aviation écrit et/ou téléphone au transporteur.

## Survey Methodology Forms

## Formulaires des méthodes d'enquête

Level/ Niveau	Scheduled/ Services réguliers	Charter/ Services d'affrètements	Balance Sheet/ Bilan	Income Statement/ État Revenue et dépenses	Fleet Report/ Rapport du parc aériens
	Statement/ État 10	Statement/ État 12	Statement/ État 20	Statement/ État 21	Statement/ État 30
I	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
II	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
III	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
IV	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Quarterly/ Trimestriel
V	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel			Annually/ Annuel
VI		Annually/ Annuel			Annually/ Annuel

Once the information is coded according to area of operation and type of aircraft used, it is captured into the data processing system. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyed. The sources of conversion factors applied are:

- (1) the international System Units (SI), and
- (2) the International Civil Aviation Organization.

It should also be noted that passengers are estimated to weigh 100 kgs in the calculation of passenger tonne-kilometres.

Computerized on-line edits identify inconsistencies when the data are captured. Data, which fail to meet the predetermined criteria, are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain the missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleet and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. Confidential data are not shown, but instead are aggregated with other data and appear in the tables with an 'x'. With permission from the Level I carriers, individual company data for their operations are

Après le codage de l'information selon la région du monde et le type d'aéronef, on procède à la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données. Les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (1) le Système international d'unités (SI), et
- (2) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Il faut remarquer aussi qu'on assigne 100kgs par passager dans le calcul des passagers tonnes-kilomètres.

Pendant la saisie de l'information on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Les données confidentielles ne sont pas présentées mais sont agrégées avec d'autres données et sont présentées dans les tableaux avec un 'x'. Avec l'autorisation des transporteurs aériens canadiens de niveau I, la publication



published. As a result, the publication cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

## Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, the revision is reflected in the annual publication, **Canadian Civil Aviation**. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show differences from the total of the four quarterly income statements in **Air Carrier Operations in Canada**.
- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.

renferme des données se rapportant à chacun de ces transporteurs. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

## Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle (**Opérations des transporteurs aériens au Canada**), les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (**Aviation civile canadienne**). Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.
- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.



(v) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".

(vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

### **Fare Basis Survey**

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

### **Coverage/Survey Universe**

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

### **Survey Methodology**

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general

(v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".

(vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

### **Enquête sur la base tarifaire**

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

### **Couverture/univers de l'enquête**

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

### **Méthodes d'enquête**

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont

fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

### Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "\*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk "\*\*".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

### Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "\*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "\*\*".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

## Factors Which May Have Influenced The Data

- a) Revisions were made to the 1993 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1993 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1993 publication.
- b) The total number of carriers by level which reported operations for the first quarter of 1994 are shown in the following table with comparative first quarter 1993 data:

	1993	1994	Change Variation	
Level I	4	4	-	Niveau I
Level II	19	16	-15.8	Niveau II
Level III	70	66	-5.7	Niveau III
Level IV	144	133	-7.6	Niveau IV
<b>Total</b>	<b>237</b>	<b>219</b>	<b>-7.6</b>	<b>Total</b>

## Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1993 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1993 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1993.
- b) Le nombre total de transporteurs selon le niveau ayant déclaré des activités pour le premier trimestre de 1994 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le premier trimestre de 1993 sont également présentées.

- c) The total number of carriers which reported nil operations, for the first quarter of 1994 are as follows: Level II - 0, Level III - 3 and Level IV - 8.
- d) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.
- e) Estimates for non-response totalled 1% in the first quarter of 1994.

- c) Pour le premier trimestre de 1994, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau II - 0, niveau III - 3 et niveau IV - 8.
- d) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.
- e) Les estimations pour la non-réponse ont totalisé 1% au premier trimestre de 1994.



# Glossary

## Terms Related to Civil Aviation Data

**Aircraft and traffic servicing expenses.** This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

**Available seat-kilometres.** The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

**Available tonne-kilometres.** The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

**Capital gains or losses.** Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

**Charter services.** Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

**Depreciation.** Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

**General administration expenses.** This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

**Goods.** This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

**Goods tonne-kilometres.** A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

**Interest and discount income.** Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

**Interest expenses.** Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

**Level I.** This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

**Level II.** This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

**Level III.** This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

**Level IV.** This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

**Level V.** This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

**Level VI.** This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

**Maintenance expenses.** Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

**Non-operating income and expense.** Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

**Operating expenses.** Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

**Operating income or loss.** The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

**Operating revenues.** Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

**Passenger.** For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

**Passenger-kilometre.** A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

**Passenger load factor.** This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

**Passenger tonne-kilometre.** This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

**Scheduled services.** Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

**Tonne-kilometre.** Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

**Transborder services.** Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

**Weight load factor.** This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

### Terms Related to Fare Basis Data

**Air fare index.** Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

**Average fare.** This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

**Domestic sector.** Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

**Fare basis.** A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

**Fare type group.** For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- **Business class.** A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- **Discount.** A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- **Economy.** A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- **First class.** The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- **Other.** Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

**International sector.** Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

**Long-haul.** Distances of 800 kilometres or more.

**Passenger.** For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

**Scheduled services.** Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

**Southern and northern sectors.** The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

**Short-haul.** Distances of less than 800 kilometres.

### Other Terms

**Travel Price Index.** The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.



## Glossaire

### Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

**Coefficient de chargement.** Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

**Coefficient de remplissage, passagers.** Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

**Dépenses d'exploitation.** Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

**Dépréciation.** Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

**Frais d'entretien.** Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

**Frais de gestion générale.** Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

**Frais de service courant des aéronefs et du trafic.** Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

**Gains ou pertes de capital.** Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

**Intérêts versés.** Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

**Marchandises.** Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

**Niveau I.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

**Niveau II.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

**Niveau III.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

**Niveau IV.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

**Niveau V.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

**Niveau VI.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.



**Passager.** Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

**Passager-kilomètre.** Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

**Recettes d'exploitation.** Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

**Revenus d'intérêts et d'escomptes.** Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

**Revenus et dépenses hors exploitation.** Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

**Revenus ou pertes d'exploitation.** Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

**Services d'affrètement.** Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

**Services réguliers.** Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

**Services transfrontaliers.** Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

**Sièges-kilomètres disponibles.** Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

**Tonnes-kilomètres.** La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

**Tonnes-kilomètres de marchandises.** Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

**Tonnes-kilomètres disponibles.** Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

**Tonnes-kilomètres, passagers.** On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

### Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

**Base tarifaire.** Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

**Groupes tarifaires.** Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- **Classe affaires.** Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- **Classe économique.** Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- **Première classe.** Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- **Réduit.** Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.

- **Autres.** Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

**Indice des tarifs aériens.** Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

**Passager.** Aux fins de l'enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

**Secteurs du nord et du sud.** Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

**Services réguliers.** Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

**Tarif moyen.** On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

**Vols court-courriers.** Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

**Vols intérieurs.** Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

**Vols internationaux.** Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

**Vols long-courriers.** Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

### Autres termes

**Indice des prix des voyages.** Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

## How to Get the Economic Facts and Analysis You Need on Transportation

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 12th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518  
Facsimile: (613) 951-0579

G. Baldwin  
Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

March 1991

## Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
12e étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518  
Télécopieur: (613) 951-0579

G. Baldwin  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499

Mars 1991



# ORDER FORM

Statistics Canada

MAIL TO:



Marketing Division  
Publication Sales  
Statistics Canada  
Ottawa, Ontario  
Canada K1A 0T6

(Please print)

**PHONE:** 1-800-267-6677

Charge to VISA or MasterCard. Outside Canada and the U.S. call (613) 951-7277. Please do not send confirmation.

**FAX TO:**

 (613) 951-1584

VISA, MasterCard and Purchase Orders only. Please do not send confirmation. A fax will be treated as an original order.

**METHOD OF PAYMENT:**

(Check only one)

☐ Please charge my: ☐ VISA ☐ MasterCard

Card Number \_\_\_\_\_

Signature \_\_\_\_\_

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<b>Expiry Date</b>			

☐ Payment enclosed \$ \_\_\_\_\_

Please make cheque or money order payable to the  
Receiver General for Canada – Publications.

<input type="checkbox"/> Purchase Order Number	
--	--

(Please enclose)

Authorized Signature

Catalogue  
Number

Title

**Date of  
Issue**  
or  
Indicate an  
"S" for  
subscriptions

Annual Subscription  
or Book Price

**Canada**

United States  
US\$

Other Countries  
US\$

Quantity

**Total**

**Note:** Catalogue prices for U.S. and other countries are shown in US dollars.

GST Registration # R121491807

Cheque or money order should be made payable to the  
*Receiver General for Canada – Publications.*

Canadian clients pay in Canadian funds and add 7% GST. Foreign clients pay total amount in US funds drawn on a US bank. Prices for US and foreign clients are shown in US dollars.

SUBTOTAL

**DISCOUNT**  
(if applicable)

**GST (7%)**  
(Canadian clients only)

GRAND TOTAL

PF 093238



## THANK YOU FOR YOUR ORDER!

Statistics  
CanadaStatistique  
Canada

Canada

# BON DE COMMANDE

Statistique Canada

**ENVOYEZ À:**



Division du marketing  
Vente des publications  
Statistique Canada  
Ottawa (Ontario)  
Canada K1A 0T6

(Veuillez écrire en caractères d'imprimerie.)

**COMPOSEZ:**



1-800-267-6677

Faites débiter votre compte VISA ou MasterCard. De l'extérieur du Canada et des États-Unis, composez le (613) 951-7277. Veuillez ne pas envoyer de confirmation.

**TÉLÉCOPIEZ AU:**



**(613) 951-1584**

VISA, MasterCard et bon de commande seulement. Veuillez ne pas envoyer de confirmation; le bon télécopié tient lieu de commande originale.

**MODALITÉS DE PAIEMENT :**

(Cochez une seule case)

☐ Veuillez débiter mon compte    ☐ VISA    ☐ MasterCard

N° de carte \_\_\_\_\_

Signature \_\_\_\_\_

Date d'expiration

☐ Paiement inclus \_\_\_\_\_ \$

Veuillez faire parvenir votre chèque ou mandat-poste à l'ordre du  
Receveur général du Canada – Publications.

☐ N° du bon de commande \_\_\_\_\_

(Veuillez joindre le bon)

Signature de la personne autorisée

[illegible]

► Veuillez noter que les prix au catalogue pour les É.-U. et les autres pays sont donnés en dollars américains.

▶ TPS N° R121491807

Le chèque ou mandat-poste doit être établi à l'ordre du  
*Receveur général du Canada – Publications.*

TOTAL

**RÉDUCTION**  
(s'il y a lieu)

**TPS (7 %)**  
(Clients canadiens seulement)

TOTAL GÉNÉRAL

► Les clients canadiens paient en dollars canadiens et ajoutent la TPS de 7 %. Les clients à l'étranger paient le montant total en dollars US tirés sur une banque américaine.

PF 093238

## MERCI DE VOTRE COMMANDE!

Statistique  
CanadaStatistics  
Canada

Canada

# Hire our team of researchers for \$56 a year

# Notre équipe de chercheurs est à votre service pour 56 \$ par année



**S**ubscribing to *Perspectives on Labour and Income* is like having a complete research department at your disposal. Solid facts. Unbiased analysis. Reliable statistics.

But *Perspectives* is more than just facts and figures. It offers authoritative insights into complex labour and income issues, analyzing the statistics to bring you simple, clear summaries of labour market and income trends.

Our team of experts brings you the latest labour and income data. Each quarterly issue provides:

- topical articles on current labour and income trends
- more than 50 key labour and income indicators
- a review of ongoing research
- information on new surveys

As a special bonus, twice a year you will also receive *The Labour Market Review*, giving you timely analysis on labour market performance over the previous six months or year.

**And all for only \$56!**

Thousands of Canadian professionals turn to *Perspectives* to discover emerging trends in labour and income and to stay up to date on the latest research findings. As a subscriber, you will get the inside story.

We know you'll find *Perspectives* indispensable. GUARANTEED. If you aren't convinced after reading the first issue, we'll give you a FULL REFUND on all outstanding issues. Order your subscription to *Perspectives* today (Cat. No. 75-0010XPE).

## ORDER NOW!

For only \$56 (plus \$3.92 GST) you will receive the latest labour and income research (4 issues per year). Subscription rates are US\$68 for U.S. customers and US\$80 for customers in other countries. Fax your VISA or MasterCard order to: (613) 951-1584. Call toll free: 1-800-267-6677. Or mail to: Statistics Canada, Marketing Division, Sales and Service, 120 Parkdale Ave., Ottawa, Ontario K1A 0T6. Or contact your nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

**S'**abonner à *L'emploi et le revenu en perspective*, c'est disposer d'une division entière de chercheurs à votre service. Des faits solides. Des analyses objectives. Des statistiques fiables.

La publication n'a pas que des faits et des chiffres. Elle offre également des analyses de fond sur des questions complexes touchant l'emploi et le revenu, de façon à fournir des indications claires et précises sur les

tendances actuelles du marché du travail et des revenus.

Notre équipe de spécialistes met à votre disposition des données récentes sur l'emploi et le revenu. Dans chacun des numéros trimestriels, vous trouverez :

- des articles de fond sur l'emploi et le revenu
- plus de 50 indicateurs clés de l'emploi et du revenu
- un aperçu de la recherche en cours
- de l'information sur les nouvelles enquêtes

En prime, vous recevrez le *Bilan du marché du travail* deux fois l'an. Vous disposerez ainsi d'une analyse à jour de la situation du marché du travail pour les six derniers mois ou la dernière année.

**Tout cela pour 56 \$ seulement!**

Des milliers de professionnels au Canada consultent *Perspective* pour connaître les tendances de l'emploi et du revenu, ainsi que les plus récents résultats de recherche. Votre abonnement vous permettra de connaître tous les faits.

Nous savons que *L'emploi et le revenu en perspective* deviendra pour vous un outil indispensable. C'EST GARANTI. Si vous n'êtes pas satisfait après avoir lu le premier numéro, nous vous REMBOURSERONS le montant payé pour les numéros à venir. Abonnez-vous à *Perspective* (n° 75-0010XPF au cat.) dès aujourd'hui.

## ABONNEZ-VOUS DÈS MAINTENANT!

Pour 56 \$ seulement (TPS de 3,92 \$ en sus), vous recevrez les plus récentes recherches sur l'emploi et le revenu (quatre numéros par année). L'abonnement est de 68 \$ US aux États-Unis et de 80 \$ US dans les autres pays. Faites parvenir votre commande par télécopieur (VISA ou MasterCard) au (613) 951-1584, par téléphone (sans frais) au 1-800-267-6677, par courrier à Statistique Canada, Division du marketing, Vente et service, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6. Ou communiquez avec le Centre de consultation de Statistique Canada le plus près. (Voir la liste dans la présente publication).



✓ **Identify  
Emerging Trends**

✓ **Define New  
Markets**

✓ **Pinpoint Profit  
Opportunities**

✓ **Dégagez les  
nouvelles tendances**

✓ **Définissez les  
nouveaux marchés**

✓ **Déterminez les  
possibilités de profit**

**T**o safeguard your place in tomorrow's marketplace, you have to be able to anticipate trends today. To do that, you're going to need some insight into the purchasing trends in the Canadian marketplace.

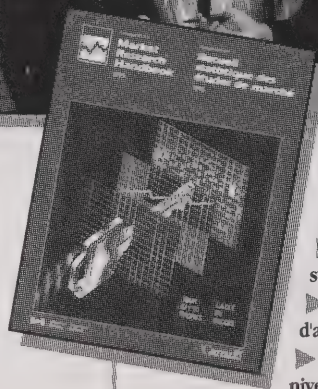
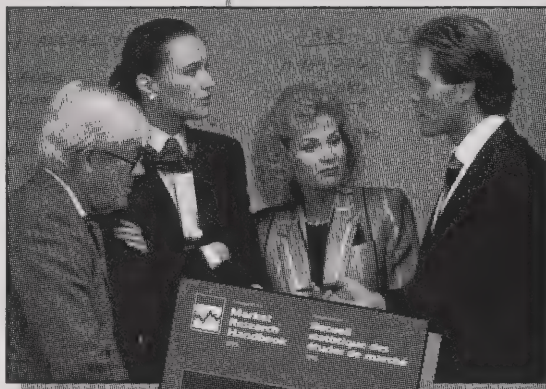
With a complete profile of Canadian consumers, plus an indepth analysis of Canadian industries, the **Market Research Handbook** gives you the most thorough coverage of purchasing trends. This valued bestseller can lead you to new markets by giving you details on:

- ▶ how much money Canadians are earning and what they're spending on cars, rent, home entertainment and household appliances;
- ▶ the level of sales in retail chain and department stores;
- ▶ what goods are being traded between Canada, U.S., and other countries;
- ▶ census data such as: age/sex, schooling, households, unemployment, interprovincial and international migration  
...and much, much more!

With over 600 pages, the **Handbook** includes more than 200 statistical tables that give you instant access to provincial and national market data. Featured are important economic indicators such as the **Gross Domestic Product**, **Labour Force Productivity**, **Private and Public Investment** and the **Consumer Price Index**.

Order your copy of the **Market Research Handbook** (Catalogue #63-2240XPB) today for only \$110 in Canada plus \$7.70 GST, US\$132 in the United States, and US\$154 in other countries.

**CALL TOLL-FREE 1-800-267-6677 OR FAX (613)951-1584** and use your VISA or MasterCard. **OR MAIL** your order to: Statistics Canada, Marketing Division, Sales and Service, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario, K1A 0T6, or contact the nearest Statistics Canada Regional Office listed in this publication.



**P**our maintenir votre place sur le marché de demain, vous devez être en mesure de prévoir les tendances aujourd'hui. Pour ce faire, vous devrez comprendre les habitudes d'achat sur le marché canadien.

Renfermant un profil complet des consommateurs canadiens ainsi qu'une analyse approfondie des industries canadiennes, le **Recueil statistique des études de marché** brosse un tableau exhaustif des habitudes d'achat. Ce précieux best-seller peut vous faire découvrir de nouveaux marchés en vous fournissant les détails suivants :

- ▶ les revenus des Canadiens et leurs dépenses pour la voiture, le loyer, les appareils de divertissement et les appareils ménagers;
- ▶ le niveau des ventes dans les magasins de détail à succursales et les grands magasins;
- ▶ les biens échangés entre le Canada, les É.-U. et d'autres pays;
- ▶ les données du recensement telles que l'âge, le sexe, le niveau de scolarité, les ménages, le chômage, la migration interprovinciale et internationale  
...et bien plus encore!

Le **Recueil**, contenant plus de 600 pages et au delà de 200 tableaux statistiques, vous permettra d'accéder instantanément aux données provinciales et nationales sur le marché. Il traite d'indicateurs économiques importants tels que le **produit intérieur brut**, la **productivité de la population active**, les **investissements privés et publics** et l'**Indice des prix à la consommation**.

Procurez-vous votre exemplaire du **Recueil statistique des études de marché** (n° 63-2240XPB au catalogue) dès aujourd'hui pour seulement 110 \$ au Canada plus 7,70 \$ de TPS, 132 \$ US aux États-Unis et 154 \$ US dans les autres pays. Commandez votre exemplaire **PAR TÉLÉPHONE EN COMPOSANT SANS FRAIS le 1-800-267-6677 OU PAR TÉLÉCOPIEUR** au (613) 951-1584 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard, **OU PAR LA POSTE** à l'adresse suivante : Statistique Canada, Division du marketing, Vente et service, 120, av. Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou communiquez avec le bureau régional de Statistique Canada le plus près dont la liste figure dans la présente publication.

Catalogue 51-002 Quarterly

Catalogue 51-002 Trimestriel

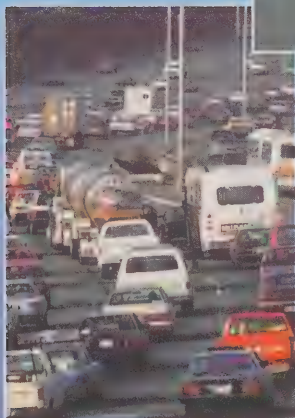
# Air Carrier Operations in Canada

April-June 1994

# Opérations des transporteurs aériens au Canada

Avril-juin 1994

LIBRARY  
JUL 13 1995  
City of Toronto



Statistics Canada  
Statistique Canada

Canada



## Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on CD, diskette, computer print-out, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct online access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable database and retrieval system.

## How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,  
Transportation Division,  
Facsimile Number (819) 953-8499

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: (819) 997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montreal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland, Labrador, Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
Southern Alberta	1-800-882-5616
Alberta and Northwest Territories	1-800-563-7828
British Columbia and Yukon	1-800-663-1551

<b>Telecommunications Device for the Hearing Impaired</b>	<b>1-800-363-7629</b>
<b>Toll-free Order-only Line (Canada and United States)</b>	<b>1-800-267-6677</b>

## How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Marketing Division, Sales and Service, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

(1-613-951-7277)  
Facsimile Number (1-613-951-1584)  
Toronto Credit Card Only (1-416-973-8018)

## Standards of Service to the Public

To maintain quality service to the public, Statistics Canada follows established standards covering statistical products and services, delivery of statistical information, cost-recovered services and service to respondents. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

## Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinaire et le système d'extraction de Statistique Canada.

## Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doit être adressée à la:

Centre des statistiques de l'aviation,  
Division des transports,  
Numéro du télécopieur (819) 953-8499

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: (819) 997-1986) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montréal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve, Labrador, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
Sud de l'Alberta	1-800-882-5616
Alberta et Territoires du Nord-Ouest	1-800-563-7828
Colombie-Britannique et Yukon	1-800-663-1551

<b>Appareils de télécommunications pour les malentendants</b>	<b>1-800-363-7629</b>
<b>Numéro sans frais pour commander seulement (Canada et États-Unis)</b>	<b>1-800-267-6677</b>

## Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Division du marketing, Ventes et Service, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

(1-613-951-7277)  
Numéro du télécopieur (1-613-951-1584)  
Toronto Carte de crédit seulement (1-416-973-8018)

## Normes de service au public

Afin de maintenir la qualité du service au public, Statistique Canada observe des normes établies en matière de produits et de services statistiques, de diffusion d'information statistique, de services à recouvrement des coûts et de services aux répondants. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le Centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.





Statistics Canada  
Transportation Division  
Aviation Statistics Centre

# Air Carrier Operations in Canada

April-June 1994

Statistique Canada  
Division des transports  
Le Centre des statistiques de l'aviation

# Opérations des transporteurs aériens au Canada

Avril-juin 1994

Published by authority of the Minister  
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry, 1995

All rights reserved. No part of this publication  
may be reproduced, stored in a retrieval system or  
transmitted in any form or by any means, electronic,  
mechanical, photocopying, recording or otherwise  
without prior written permission from Licence  
Services, Marketing Division, Statistics Canada,  
Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

June 1995

Price: Canada: \$30.00 per issue,  
\$99.00 annually  
United States: US\$36.00 per issue,  
US\$119.00 annually  
Other Countries: US\$42.00 per issue,  
US\$139.00 annually

Catalogue No. 51-002, Vol. 25, No. 2

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre  
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 1995

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de  
transmettre le contenu de la présente publication, sous  
quelque forme ou par quelque moyen que ce soit,  
enregistrement sur support magnétique, reproduction  
électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou  
de l'emmagasiner dans un système de recouvrement,  
sans l'autorisation écrite préalable des Services de  
concession des droits de licence, Division du  
marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario,  
Canada K1A 0T6.

Juin 1995

Prix : Canada : 30 \$ l'exemplaire,  
99 \$ par année  
États-Unis : 36 \$ US l'exemplaire,  
119 \$ US par année  
Autres pays : 42 \$ US l'exemplaire,  
139 \$ US par année

N° 51-002 au catalogue, vol. 25, n° 2

ISSN 0008-2570

Ottawa

## Note of Appreciation

*Canada owes the success of its statistical system to  
a long-standing cooperation involving Statistics  
Canada, the citizens of Canada, its businesses,  
governments and other institutions. Accurate and  
timely statistical information could not be produced  
without their continued cooperation and goodwill.*

## Note de reconnaissance

*Le succès du système statistique du Canada repose  
sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada  
et la population, les entreprises, les administrations  
canadiennes et les autres organismes. Sans cette  
collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible  
de produire des statistiques précises et actuelles.*

## Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- <sup>e</sup> estimated figures.
- <sup>p</sup> preliminary figures.
- <sup>r</sup> revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

## Conversion Factors

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperial
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short
	2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

## Acknowledgements

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction D. Dodds, Director, Transportation Division and G. Baldwin, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit of which T. Horricks is the Unit Head, R. Lund is the Statistician, and D. Bunting is Head of Production. It is also a product of the Fare Analysis and International Traffic Unit of which L. Di Piéto is the Unit Head, B. Snider is the Statistician and G. Lorrain is the Statistical Assistant.

The following persons also contributed directly and indirectly to the preparation of this publication:

### Civil and General Aviation Unit:

Denise Paul	Madeleine Saumier
Don Kirkpatrick	Micheline Gaudreau
Douglas Ryan	Daniel Fortin

### Fare Analysis and International Traffic Unit:

Diane Denis	Sylvie Moreau
-------------	---------------

### System Section:

Marc Maisonneuve

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences — Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 — 1984.



## Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- <sup>e</sup> nombres estimés.
- <sup>p</sup> nombres provisoires.
- <sup>r</sup> nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

## Facteurs de conversion

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	Impériales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte
	2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

## Remerciements

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et G. Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale, dont T. Horricks est le chef de section, R. Lund est le statisticien et D. Bunting est le chef de la production. La Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international, dont L. Di Piéto est le chef de section, B. Snider est le statisticien et G. Lorrain est l'adjointe à la statistique ont également contribué à la production de cette publication.

Les personnes suivantes ont également contribué, directement ou indirectement, à la préparation de cette publication:

### Sous-section de l'aviation civile et générale:

Denise Paul	Madeleine Saumier
Don Kirkpatrick	Micheline Gaudreau
Douglas Ryan	Daniel Fortin

### Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international:

Diane Denis	Sylvie Moreau
-------------	---------------

### Section des systèmes:

Marc Maisonneuve

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" — "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 — 1984.



## Table of Contents

	Page
Highlights	v
Introduction	ix
Special Articles	
The Impact of Competition on Air Fares in Canada	x

## SECTION 1 THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1 Ratios – Canadian Air Carriers, Level I	1
Table 1.2 Selected Economic and Demographic Indicators	2

## SECTION 2 OPERATING STATISTICS

Table 2.1 Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3
Table 2.2 Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4
Table 2.3 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5
Table 2.4 Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7

## SECTION 3 FINANCIAL DATA

Table 3.1 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8
Table 3.2 Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	9

SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL  
DATA

Table 4.1 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11
Table 4.2 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12

## Table des matières

	Page
Faits saillants	v
Introduction	ix
Études spéciales	
L'effet de la concurrence sur les tarifs aériens au Canada	x

## SECTION I REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1 Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis	2

## SECTION 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2 Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Tableau 2.3 Statistiques d'exploitation – Trans- porteurs aériens canadiens de niveau I	5
Tableau 2.4 Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7

## SECTION 3 DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1 Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Tableau 3.2 Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9

SECTION 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET  
LE CARBURANT

Tableau 4.1 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Tableau 4.2 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12



**Table of Contents – Concluded**

	Page
<b>SECTION 5 FARE BASIS DATA</b>	
Table 5.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	14
Table 5.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15
Table 5.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15
Table 5.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	16
Table 5.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	17
Table 5.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	18
Notes to Users	
Methodology and Data Limitations	21
Factors Which May Have Influenced the Data	26
Glossary	27

**Table des matières – fin**

	Page
<b>SECTION 5 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE</b>	
Tableau 5.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	14
Tableau 5.2 Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Tableau 5.3 Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Tableau 5.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	16
Tableau 5.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	17
Tableau 5.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	18
Notes aux utilisateurs	
Méthodes et restrictions	21
Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	26
Glossaire	29

## Highlights

### Operating Statistics

- Both the Air Canada Connectors and the Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) Partners (the network of affiliate carriers) reported growth in passenger-kilometres on scheduled routes in the second quarter of 1994. The CAIL Partners reported increases of 6% while the Air Canada Connectors increased by 4%. For the Connectors, the 456 million passenger-kilometres flown represents the most ever in the second quarter. The CAIL Partners flew 354 million passenger-kilometres. This was close to their peak, which occurred in the second quarter of 1992. Since the first quarter of 1993, quarterly passenger-kilometres flown by the CAIL network had been decreasing due to structural changes. Specifically, Ontario Express, the CAIL Ontario affiliate, dropped many of its destinations and greatly reduced the number of aircraft in its fleet. During the five quarters from the beginning of 1993 to the current quarter, the CAIL Partners reported an average quarterly decrease of 4% in scheduled passenger-kilometres, and an average decrease of 3% in available seat-kilometres (capacity). Their 6% increase in the second quarter of 1994, represents an increase in demand for air services, without any structural changes in comparison to the same quarter of the previous year.
- On a year-over-year basis, Air Canada and CAIL reported increases of 7% and 4% respectively, in passenger-kilometres flown on scheduled routes in the second quarter of 1994. This is the third consecutive quarterly increase for Air Canada. However, Air Canada's passenger load factor has been decreasing steadily in recent years and continued to do so in this quarter. Passenger load factor is a measure of the fullness of the aircraft calculated as passenger-kilometres divided by available seat-kilometres. In the second quarter of 1994, Air Canada's load factor was 64%, compared to 71% in the second quarter of 1990. For CAIL, the increase in operations is the first notable increase since the second and third quarters of 1992. CAIL has been reporting increases in their load factor and continued to do so in this quarter. In the second quarter of 1994, their load factor was 70%, compared to 68% in the second quarter of 1990. Industry officials noted the fact that yields (passenger revenue per passenger-kilometre flown) had increased as well as passenger-kilometres flown. This is viewed positively.

## Faits saillants

### Statistiques d'exploitation

- Les Liaisons d'Air Canada et les partenaires des Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) (le réseau de transporteurs affiliés) ont déclaré une hausse du nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les routes régulières au cours du deuxième trimestre de 1994. Les partenaires de Canadien ont déclaré une hausse de 6%, alors que les Liaisons d'Air Canada ont déclaré une augmentation de 4%. Pour les Liaisons, le nombre de passagers-kilomètres réalisés (456 millions) représente un sommet pour un deuxième trimestre. Les partenaires de Canadien ont réalisé 354 millions de passagers-kilomètres. Ce niveau était près du sommet atteint au deuxième trimestre de 1992. Depuis le premier trimestre de 1993, le nombre de passagers-kilomètres réalisés trimestriellement par le réseau de LACI a diminué à cause de changements structurels. Spécifiquement, Ontario Express, le transporteur affilié de LACI situé en Ontario, a cessé de desservir plusieurs de ses destinations et a réduit considérablement le nombre d'appareils dans son parc aérien. Au cours des cinq trimestres, soit du début de 1993 au trimestre actuel, les partenaires de LACI ont déclaré une diminution trimestrielle moyenne de 4% du nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les routes régulières et une diminution moyenne de 3% du nombre de sièges-kilomètres disponibles (capacité). L'augmentation de 6% observée au cours du deuxième trimestre de 1994 représente une demande accrue pour les services aériens. Il n'y a eu aucun changement structurel par rapport au même trimestre de l'année précédente.
- Sur la base d'une année à l'autre, Air Canada et LACI ont déclaré des hausses respectives de 7% et 4% du nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les routes régulières au cours du deuxième trimestre de 1994. Ceci représente la troisième augmentation trimestrielle consécutive pour Air Canada. Cependant, le coefficient de remplissage d'Air Canada a diminué constamment au cours des dernières années et cette tendance s'est maintenue lors de ce trimestre. Le coefficient de remplissage est une mesure dans laquelle l'appareil est rempli et qui s'obtient en divisant le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles. Au deuxième trimestre de 1994, le coefficient de remplissage d'Air Canada était de 64%, comparativement à 71% au deuxième trimestre de 1990. Pour LACI, la croissance de ses activités constitue la première augmentation importante observée depuis les deuxième et troisième trimestres de 1992. Canadien International a déclaré une augmentation de son coefficient de remplissage et cette progression s'est poursuivie au cours de ce trimestre. Au deuxième trimestre de 1994, le coefficient de remplissage s'établissait à 70%, comparativement à 68% au deuxième trimestre de 1990. Les officiels de l'industrie



because it indicates the growth is being caused by growing demand for air services, and not by fare cutting measures by the carriers.

ont observé le fait que les revenus moyens (recettes-passagers par passager-kilomètre réalisé) ont augmenté ainsi que le nombre de passagers-kilomètres réalisés. Ces hausses sont interprétées de façon positive car elles indiquent que la croissance est causée par une demande accrue de services aériens, et non par des mesures de réduction des tarifs par les transporteurs.

## Financial Data

- Air Canada reported a "basic" income (operating income plus interest income minus interest expenses) of \$2.6 million during the second quarter of 1994. This is virtually the same as in the second quarter of 1993, however, in that quarter, Air Canada received a \$46 million fuel tax rebate. Therefore, Air Canada's basic performance effectively improved by \$46 million from the second quarter of 1993. Excluding the rebate, Air Canada has reported second quarter basic losses in the \$50 million to \$90 million range over the previous three years. CAIL's basic performance improved from a \$51 million loss, to a \$12 million basic income in the second quarter of 1994. CAIL has reported basic losses of between \$30 million and \$50 million in the second quarter of the previous three years.
- The Air Canada Connectors reported a "basic" income of \$14.5 million in the second quarter of 1994, virtually the same as that reported in the second quarter of 1993. The Connectors have reported basic incomes of between \$9 million and \$15 million in four of the last five quarters. Meanwhile, the CAIL Partners reported a deterioration in their basic performance compared to the second quarter of 1993, with a \$3.7 million loss. This is after eight consecutive quarters in which improvements were reported. Although their basic performance had been improving, the CAIL Partners have only reported a "basic" income in two of the eighteen quarters since 1989. Their average basic quarterly performance over this time is a \$5 million loss.

## Fare Basis Data

- In the second quarter of 1994, the economy fare index for domestic scheduled services reached a record 175, up 7% from 1993, while the discount fare index decreased to 136. For international markets, the economy fare index rose to a record level of 156, up by 11% over 1993, while the discount fare index increased by 5% from the previous year.
- During the second quarter of 1994, 66% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from 62% in the second quarter of 1993. In international markets, more than three out of every four scheduled passengers (76%) flew on discount fares.

## Données financières

- Air Canada a déclaré un revenu de «base» (revenu d'exploitation plus les revenus d'intérêts moins les intérêts versés) de 2,6 millions\$ au cours du deuxième trimestre de 1994. Ce montant est pratiquement le même que celui du deuxième trimestre de 1993; toutefois, dans cette période, Air Canada a reçu une remise de 46 millions\$ pour la taxe sur le carburant. Par conséquent, le rendement de base d'Air Canada s'est effectivement amélioré de 46 millions\$ par rapport au deuxième trimestre de 1993. Sans la remise, Air Canada a déclaré au deuxième trimestre des pertes de base oscillant entre 50 millions\$ et 90 millions\$ au cours des trois années précédentes. Le rendement de base de LACI s'est amélioré au cours du deuxième trimestre de 1994, passant d'une perte de 51 millions\$ à un revenu de base de 12 millions\$. LACI a déclaré des pertes de base de l'ordre de 30 millions\$ à 50 millions\$ au deuxième trimestre des trois années précédentes.
- Les Liaisons d'Air Canada ont déclaré un revenu de «base» de 14,5 millions\$ au deuxième trimestre de 1994, soit pratiquement le même que celui déclaré au deuxième trimestre de 1993. Les Liaisons ont déclaré des revenus de base oscillant entre 9 millions\$ et 15 millions\$ au cours de quatre des cinq derniers trimestres. Entretemps, les partenaires de LACI ont déclaré une détérioration de leur rendement de base par rapport au deuxième trimestre de 1993, avec une perte de 3,7 millions\$. Cette détérioration fait suite à huit trimestres consécutifs au cours desquels des améliorations ont été déclarées. Bien que leur rendement de base se soit amélioré, les partenaires de LACI ont déclaré un revenu de «base» dans seulement deux des dix-huit trimestres depuis 1989. Leur rendement de base trimestriel moyen au cours de cette période correspond à une perte de 5 millions\$.

## Données sur la base tarifaire

- Au cours du deuxième trimestre de 1994, l'indice des tarifs de la classe économique pour les services réguliers intérieurs a atteint un sommet de 175, en hausse de 7% par rapport à 1993, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué pour s'établir à 136. Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs économiques a augmenté de 11% pour atteindre un niveau record de 156, alors que l'indice des tarifs réduits a progressé de 5% par rapport à l'année précédente.
- Au cours du deuxième trimestre de 1994, 66% des passagers des vols réguliers intérieurs ont profité de tarifs réduits, en regard de 62% au cours du deuxième trimestre de 1993. Dans les marchés internationaux, plus de trois passagers sur quatre (76%) ont voyagé à prix réduit.



- The increase in the use of discount fares in the second quarter of 1994 was widespread among the provinces, with eight provinces posting increases. Quebec and Saskatchewan posted the largest increases in the use of discount fares, with gains of about 8 and 6 percentage points, respectively, when compared to the same period in 1993.
- During the second quarter of 1994, the average fare paid by passengers on all domestic city-pairs was a record \$201, up 3% from the average fare of \$195 reported a year earlier. The average fare paid by international passengers was \$376, up 10% from a year earlier.
- L'augmentation de l'utilisation des tarifs réduits au cours du deuxième trimestre de 1994 fut répandue parmi les provinces, huit de celles-ci ayant enregistré des hausses. Le Québec et la Saskatchewan, avec des hausses respectives d'environ 8 et 6 points de pourcentage, ont enregistré les plus fortes augmentations de l'utilisation des tarifs réduits par rapport à la même période en 1993.
- Au cours du deuxième trimestre de 1994, le tarif moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à 201\$, soit un niveau sans précédent. Il s'agit d'une hausse de 3% par rapport au tarif moyen de 195\$ déclaré une année plus tôt. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux était de 376\$, soit une augmentation de 10% par rapport à l'année précédente.



## Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada** and the redesigned annual publication **Canadian Civil Aviation** maintain most of the past series and also includes fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The quarterly publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses.

This publication, **Air Carrier Operations in Canada**, provides some historical perspective, displaying data for the current reference period and the same quarter of the previous year.

## Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente.



## Special Articles

### The Impact of Competition on Air Fares in Canada

by Bradley Snider

One of the purposes of airline deregulation was to promote competition, which would benefit consumers through lower air fares. The Fare Basis Survey monitors air fares by city-pair, and can be used to assess the current state of competition by comparing air fares between city-pairs with competing major scheduled air carriers, and those with only a single major scheduled carrier. Fare Basis data for the air fares of Level I and two Level II carriers in 1993 show that city-pairs with two or more air carriers providing scheduled services have lower air fares and bigger discounts than city-pairs with one major scheduled carrier.

Structural changes in the airline industry have affected the nature of competition. In 1991, when this analysis was previously performed, a city-pair served by three or more Level I carriers could be assumed to have more competition than a city-pair served by two Level I carriers<sup>1</sup>. In 1993, with six carriers reporting to the survey, three carriers (Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air) were affiliated with Canadian Airlines, while one carrier (AirBC) was affiliated with Air Canada. The level of competition as measured by the survey would therefore be limited to a maximum of two different "families". It would be expected, therefore, to find no significant difference between city-pairs with two carriers and those with three or more.

The city-pair data in the Fare Basis Survey were sorted according to the number of carriers providing scheduled services. A total of 14 city-pairs were found with three or more carriers; 62 had service from two carriers, while 233 city-pairs had only one carrier in the survey providing services. The fact that almost 75% of the city-pairs had only one carrier is itself interesting, but should not be over-emphasized. Some city-pairs with one scheduled carrier have competitive services provided by independent scheduled carriers or by charter carriers, which are not in the survey. Many are small markets. Most large markets, accounting for much of the domestic traffic, have two or more carriers.

<sup>1</sup> For the years 1983-1986, the participating carriers in the survey were: Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair and Pacific Western Airlines (PWA). For the period 1987-1989, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) and Wardair were included. In 1990, the participating carriers in the survey were only Air Canada and CAIL while in 1991, AirBC (an affiliate for Air Canada) and Time Air (an affiliate for CAIL) joined these two major carriers in reporting. In 1993, two Level II air carriers, Inter-Canadien and Ontario Express, were added to the survey.

## Études spéciales

### L'effet de la concurrence sur les tarifs aériens au Canada

par Bradley Snider

Un des buts de la libéralisation du transport aérien était d'encourager la concurrence, ce qui engendrerait des bénéfices aux consommateurs grâce à des tarifs réduits. L'Enquête sur la base tarifaire fait le suivi des tarifs aériens par paire de villes. Elle peut être utilisée pour évaluer l'état actuel de la concurrence en comparant les tarifs aériens entre les paires de villes pour lesquelles il existe une concurrence entre les principaux transporteurs aériens réguliers et celles pour lesquelles il n'existe aucune concurrence. Les données sur la base tarifaire de 1993 qui englobent les transporteurs aériens de niveau I et deux transporteurs de niveau II montrent que les passagers voyageant entre les villes desservies par au moins deux transporteurs aériens offrant des services réguliers ont bénéficié de tarifs inférieurs et de rabais plus élevés que les passagers voyageant entre les villes desservies par un seul transporteur principal régulier.

La nature de la concurrence a été influencée par les changements structuraux dans l'industrie du transport aérien. En 1991, lorsque cette analyse a été effectuée, on supposait une plus forte concurrence sur une liaison desservie par trois transporteurs ou plus de niveau I que sur une liaison desservie par deux transporteurs de niveau I<sup>1</sup>. En 1993, six transporteurs participaient à l'enquête: trois d'entre eux (Inter-Canadien, Ontario Express et Time Air) étaient affiliés avec les Lignes aériennes Canadien, et un (AirBC) était affilié avec Air Canada. Le niveau de la concurrence tel que mesuré par l'enquête sera, par conséquent, limité à un maximum de deux «groupes» différents. Par conséquent, on peut anticiper une différence peu importante entre les paires de villes desservies par deux transporteurs et celles desservies par trois transporteurs ou plus.

Les données pour les paires de villes de l'Enquête sur la base tarifaire ont été triées selon le nombre de transporteurs offrant des services réguliers. Un total de 14 paires de villes étaient desservies par trois transporteurs ou plus, 62 étaient desservies par deux transporteurs, alors que 233 paires de villes n'étaient desservies que par un seul transporteur offrant des services. Que près de 75% des paires de villes soient desservies par un seul transporteur est un fait intéressant en lui-même, mais sur lequel on ne devrait pas mettre trop d'emphasis. Sur certaines paires de villes desservies par un transporteur régulier, des services concurrentiels sont offerts par des transporteurs réguliers indépendants ou des transporteurs nolisés qui sont hors du champ de l'enquête. Plusieurs paires de villes constituent de petits marchés. La plupart des grands marchés, qui englobent la majorité du trafic intérieur, sont desservis par deux transporteurs ou plus.

<sup>1</sup> Pour les années 1983-1986, les transporteurs qui ont participé à l'enquête sont Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair et Pacific Western Airlines (PWA). Pour la période 1987-1989, on a inclus Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) et Wardair. En 1990, les transporteurs qui ont participé à l'enquête se limitaient à Air Canada et LACI alors qu'en 1991, AirBC (un affilié de Air Canada) et Time Air (un affilié de LACI) sont venus se greffer à ces deux principaux transporteurs. En 1993, deux transporteurs aériens de niveau II, Inter-Canadien et Ontario Express, furent ajoutés à l'enquête.

Text Table 1

**Percentage of Passengers Travelling on Discounted Air Fares, by Number of Major Carriers Serving the City-Pair, 1983 - 1993**

Tableau explicatif 1

**Pourcentage de passagers voyageant à prix réduit, selon le nombre de principaux transporteurs desservant la paire de villes, 1983 - 1993**

Period Période	Number of Major Carriers Serving the City-Pair Nombre de principaux transporteurs desservant la paire de villes			Total
	Three or More Trois ou plus	Two Deux	One Un	
	%			
1983	45.9	51.6	34.7	45.1
1984	49.3	52.0	46.3	49.5
1985	53.3	55.0	50.5	53.4
1986	56.3	63.3	48.8	57.9
1987	56.3	56.1	48.8	54.6
1988	66.2	65.5	52.4	63.4
1989	61.9	62.6	52.5	60.6
1990	—	65.8	49.9	63.6
1991	58.7	68.6	57.1	66.2
1992	63.6	69.0	61.7	67.5
1993	64.5	65.4	56.6	64.0

Text Table 1 shows the percentage of passengers travelling on discount air fares from 1983 to 1993. As expected, in 1993, the city-pairs in the survey with two scheduled carriers have a percentage of discount passengers similar to the city-pairs with three or more carriers, and both are higher than those with one carrier.

Text Table 2 shows the average discount off the economy fare for city-pairs with one, two, or three or more carriers from 1988, and 1990 to 1993. Because of the structural changes in the industry over this time, the effects are somewhat difficult to assess. The results are also confounded with distance effects. For example, in 1993, routes served by two carriers had an average distance of 1 041 kilometres, while routes with three or more carriers averaged only 600 kilometres. The Fare Basis Survey has consistently shown that short-haul routes have smaller average discounts than long-haul routes. That is why routes with three or more carriers have seemed to have lower average discounts than routes with one or two carriers, since 1991.

Figure 1 accounts for the effect of average distance by showing 1993 percent discount data plotted by distance, with a regression line fitted through the data points. The data points for only the 76 city-pairs with two or more carriers are graphed. The data points for the 233 city-pairs with one carrier are not shown because the large number of points obscures the graph. This figure shows that the average percent discount increases with distance for all city-pairs, with or without competition. For the

Le tableau explicatif 1 présente le pourcentage de passagers voyageant à prix réduit de 1983 à 1993. Tel que prévu, en 1993, le pourcentage des passagers voyageant à prix réduit sur les liaisons (couvertes dans l'enquête) desservies par deux transporteurs réguliers était semblable à celui des liaisons desservies par au moins trois transporteurs. Dans les deux cas, le pourcentage est supérieur à celui observé sur les liaisons desservies par un seul transporteur.

Le tableau explicatif 2 montre le pourcentage de rabais moyen par rapport au tarif économique pour les paires de villes desservies par un, deux ou trois transporteurs ou plus pour les années 1988 à 1993 (sauf 1989). À cause des changements structuraux opérés dans l'industrie au cours de cette période, les effets sont quelque peu difficiles à évaluer. Les résultats sont confondus avec les effets de la distance. Par exemple, en 1993, la distance moyenne des routes desservies par deux transporteurs s'établissait à 1 041 kilomètres, alors que la distance moyenne des routes desservies par trois transporteurs ou plus se chiffrait à seulement 600 kilomètres. L'Enquête sur la base tarifaire a régulièrement montré que les rabais moyens offerts sur les routes de courte distance sont inférieurs à ceux offerts sur les routes de longue distance. C'est pourquoi, depuis 1991, il semble que les rabais moyens offerts sur les routes desservies par trois transporteurs ou plus sont inférieurs à ceux offerts sur les routes desservies par un ou deux transporteurs.

La figure 1 tient compte de l'effet de la distance moyenne en inscrivant des points de données, à savoir le pourcentage de rabais selon la distance pour 1993, et en traçant une courbe de régression ajustée à travers ces points de données. Les points de données pour seulement les 76 paires de villes desservies par au moins deux transporteurs sont inscrits dans le graphique. Les points de données pour les 233 paires de villes desservies par un transporteur ne sont pas montrés car le nombre élevé de points obscurcit le graphique. Cette figure montre que le pourcentage de rabais



Text Table 2

**Percent Discount Off the Economy Fare by  
Number of Major Carriers Serving the City-Pair,  
1988, 1990 - 1993**

Tableau explicatif 2

**Pourcentage de rabais par rapport au tarif  
économique, selon le nombre de principaux trans-  
porteurs desservant la paire de villes, 1988, 1990 - 1993**

Amount of Discount Off the Economy Fare  Pourcentage de rabais par rapport au tarif économique	Number of Major Carriers Serving the City-Pair  Nombre de principaux transporteurs desservant la paire de villes		
	Three or More  Trois ou plus	Two  Deux	One  Un
	Percentage of City-Pairs - Pourcentage de paires de villes		
<b>1988</b>			
< 30%	-	1.8	34.3
> = 30% and - et < 40%	7.1	3.6	12.5
> = 40% and - et < 50%	7.1	41.8	27.7
> = 50% and - et < 60%	85.7	52.7	25.5
> = 60%	-	-	-
<b>Total</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
<b>1990</b>			
< 30%	-	-	40.3
> = 30% and - et < 40%	-	5.8	16.1
> = 40% and - et < 50%	-	40.4	29.0
> = 50% and - et < 60%	-	53.9	12.4
> = 60%	-	-	2.2
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
<b>1991</b>			
< 30%	-	-	25.6
> = 30% and - et < 40%	15.4	5.7	14.4
> = 40% and - et < 50%	53.8	37.1	31.2
> = 50% and - et < 60%	30.8	55.7	24.2
> = 60%	-	1.4	4.7
<b>Total</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
<b>1992</b>			
< 30%	11.1	2.9	24.1
> = 30% and - et < 40%	-	19.1	22.5
> = 40% and - et < 50%	77.8	42.6	28.9
> = 50% and - et < 60%	11.1	33.8	19.3
> = 60%	-	1.5	5.3
<b>Total</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
<b>1993</b>			
< 30%	-	1.6	20.3
> = 30% and - et < 40%	28.6	4.8	22.0
> = 40% and - et < 50%	28.6	50.0	33.8
> = 50% and - et < 60%	42.9	29.0	16.6
> = 60%	-	14.5	7.4
<b>Total</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

same distance, however, the average discount for a city-pair served by two or more carriers is greater than the average discount for a city-pair served by only one carrier. When distance has been accounted for, there is no significant difference between routes with two carriers and those with three or more.

Text Table 3 shows the average domestic discount air fares for routes served by one, two, or three or more major carriers from 1983 to 1993. Again, these data are confounded with distance effects. In 1993, routes with three or more carriers

moyen augmente avec la distance pour toutes les paires de villes, qu'il y ait concurrence ou non. Pour une distance donnée, toutefois, le rabais moyen est plus élevé pour une paire de villes desservies par deux transporteurs ou plus que pour une paire de villes desservies par un seul transporteur. Lorsque la distance est prise en compte, la différence entre les routes desservies par deux transporteurs et celles desservies par trois transporteurs ou plus est peu importante.

Le tableau explicatif 3 montre les tarifs aériens intérieurs réduits moyens pour les routes desservies par un, deux ou trois transporteurs ou plus de 1983 à 1993. Ces données sont également confondues avec les effets de la distance. En 1993, la distance moyenne des routes desservies par trois



averaged 600 kilometres in length, those with one carrier averaged 871 kilometres, while those routes with two carriers were the longest, averaging 1 041 kilometres in length. The average fares largely reflect these average distances. In 1993, city-pairs with three or more carriers had the lowest average discount fares, while city-pairs with two carriers had the highest average fares.

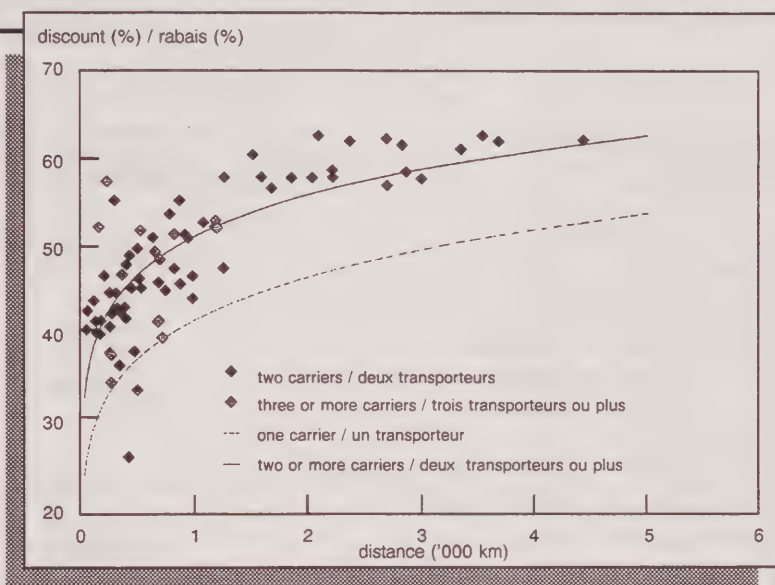
transporteurs ou plus s'établissait à 600 kilomètres, celle des routes desservies par un seul transporteur, à 871 kilomètres, alors que la distance moyenne des routes desservies par deux transporteurs était la plus longue, à 1 041 kilomètres. Les tarifs moyens reflètent en grande partie ces distances. En 1993, les paires de villes desservies par trois transporteurs ou plus ont enregistré le tarif moyen le plus faible, alors que les paires de villes desservies par deux transporteurs ont enregistré le tarif moyen le plus élevé.

Figure 1

**Percent Discount Off the Economy Fare, by Distance and Number of Major Carriers Serving the City-Pair, 1993**

Figure 1

**Pourcentage de rabais par rapport au tarif économique, selon la distance et le nombre de principaux transporteurs desservant la paire de villes, 1993**



Text Table 3

**Average Domestic Discount Air Fares by Number of Major Carriers Serving the City-Pair, 1983 - 1993**

Tableau explicatif 3

**Tarifs aériens intérieurs réduits moyens, selon le nombre de principaux transporteurs desservant la paire de villes, 1983 - 1993**

	Number of Major Carriers Serving the City-Pair			
Period	Nombre de principaux transporteurs desservant la paire de villes			
Période	Three or More	Two	One	Total
	Trois ou plus	Deux	Un	
		\$		
1983	87.5	130.3	84.1	100.9
1984	87.2	118.5	87.9	99.0
1985	96.1	121.4	86.2	103.9
1986	101.5	128.4	83.1	110.2
1987	156.7	103.5	88.6	117.9
1988	135.0	104.2	85.9	116.1
1989	149.1	135.1	100.8	138.4
1990	-	152.4	126.4	149.8
1991	105.4	154.7	152.5	148.0
1992	104.8	152.5	155.4	146.5
1993	119.7	159.9	149.4	133.2

Figure 2 resolves the ambiguity introduced by the distance factor by plotting the regression lines of average fares against distance, in a similar manner to that employed in Figure 1. This figure shows that, as expected, all average fares increase with distance for all city-pairs, with or without competition. However, average discount and economy fares for city-pairs with one carrier increase more rapidly with distance than the same fares for city-pairs with two or more carriers. For any given distance, the average discount and economy fares for a city-pair served by only one carrier is greater than the same fares for a city-pair served by two or more carriers. The difference in fares increases with distance. After distance has been accounted for, there is no significant difference between routes with two carriers and those with three or more.

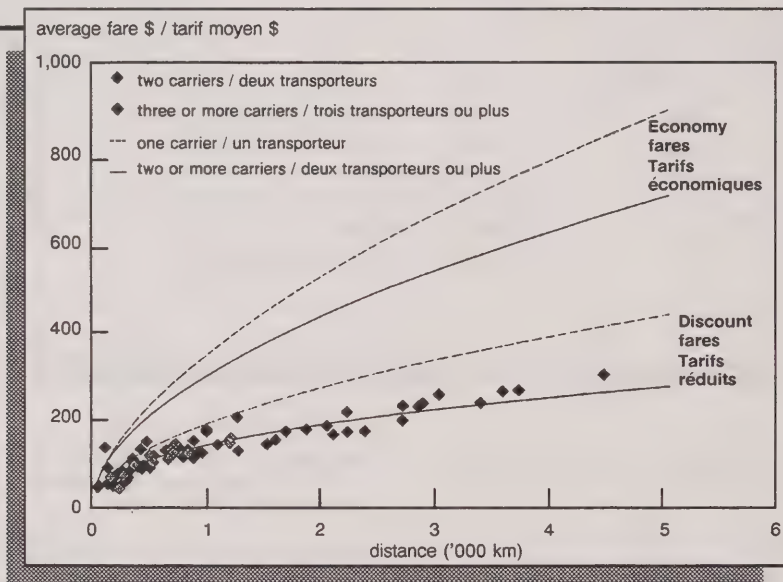
Figure 2

**Average Domestic Economy and Discount Air Fares, by Distance and Number of Major Carriers Serving the City-Pair, 1993**

En traçant des lignes de régression des tarifs moyens en fonction de la distance, on résout l'ambiguïté introduite par le facteur «distance» (voir figure 2). Cette méthode est similaire à celle utilisée dans la figure 1. Cette figure montre, tel que prévu, que tous les tarifs moyens augmentent avec la distance pour toutes les paires de villes, qu'il y ait concurrence ou non. Toutefois, les tarifs moyens (réduits et économiques) en fonction de la distance augmentent plus rapidement pour les paires de villes desservies par un transporteur que pour celles desservies par au moins deux transporteurs. Pour une distance donnée, les tarifs moyens (réduits et économiques) pour une paire de villes desservies par un seul transporteur sont plus élevés que ceux observés pour une paire de villes desservies par deux transporteurs ou plus. L'écart dans les tarifs augmente avec la distance. Lorsque la distance est prise en compte, la différence entre les routes desservies par deux transporteurs et celles desservies par trois transporteurs ou plus est peu importante.

Figure 2

**Tarifs aériens intérieurs économiques et réduits moyens, selon la distance et le nombre de principaux transporteurs desservant la paire de villes, 1993**



In summary, one of the purposes of airline deregulation was to promote competition, which would benefit consumers through lower air fares. The Fare Basis Survey monitors air fares by city-pair, and can be used to assess the current state of competition by comparing air fares between city-pairs with competing major scheduled air carriers, and those with only a single major scheduled carrier. Fare Basis data for Level I and two Level II carriers in 1993 showed that, for equal distances, domestic city-pairs with scheduled services provided by two or more major air carriers have lower average air fares and larger average discounts than city-pairs with only one major scheduled carrier.

En résumé, un des buts de la libéralisation du transport aérien était d'encourager la concurrence, ce qui engendrerait des bénéfices aux consommateurs grâce à des tarifs réduits. L'Enquête sur la base tarifaire fait le suivi des tarifs aériens par paire de villes. Elle peut être utilisée pour évaluer l'état actuel de la concurrence en comparant les tarifs aériens entre les paires de villes pour lesquelles il existe une concurrence entre les principaux transporteurs aériens réguliers et celles pour lesquelles il n'existe aucune concurrence. Les données sur la base tarifaire de 1993 qui englobent les transporteurs aériens de niveau I et deux transporteurs de niveau II ont montré que, pour des distances égales, les passagers voyageant entre les villes intérieures desservies par au moins deux transporteurs aériens offrant des services réguliers ont bénéficié de tarifs moyens inférieurs et de rabais moyens plus élevés que les passagers voyageant entre les villes desservies par un seul transporteur principal régulier.

Text Table 4

**Scheduled Operations of the Major Canadian Families and Their Component Groups, Second Quarter 1994**

Tableau explicatif 4

**Activités régulières des principaux groupes canadiens et de leurs affiliés, deuxième trimestre 1994**

		Air Canada	Canadian	Air Canada Connectors	Canadian Partners
		Air Canada	Canadien	Liaison Air Canada	Partenaires Canadien
Passengers – Passagers	'000	2,771	1,817	1,007	769
Percentage change – Variation en pourcentage	%	2.5	2.6	5.2	4.8
Market Share – Part du marché	%	43.5	28.6	15.8	12.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000 000	5 486	5 345	456	354
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	7.3	3.7	4.2	6.0
Market Share – Part du marché	%	47.1	45.9	3.9	3.0
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	8 638	7 641	903	737
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	9.3	2.5	1.5	1.1
Market Share – Part du marché	%	48.2	42.6	5.0	4.1
Passenger Revenue – Recettes-passagers	\$'000,000	632	523	131	93
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	9.7	-1.7	1.0	3.7
Market Share – Part du marché	%	45.9	37.9	9.5	6.7
Hours Flown – Heures de vol	'000	85	65	55	42
Percentage change – Variation en pourcentage	%	5.7	3.6	1.1	-1.1
Market Share – Part du marché	%	34.4	26.4	22.3	16.9
		Air Canada Family	Canadian Family	Both Major Carriers	Both Affiliates
		Groupe Air Canada	Groupe Canadien	Principaux Transporteurs	Affiliés
Passengers – Passagers	'000	3,778	2,587	4,588	1,777
Percentage change – Variation en pourcentage	%	3.2	3.2	2.6	5.0
Market Share – Part du marché	%	59.4	40.6	72.1	27.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000 000	5 942	5 699	10 831	810
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	7.0	3.8	5.5	5.0
Market Share – Part du marché	%	51.0	49.0	93.0	7.0
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	9 541	8 379	16 279	1 640
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	8.5	2.4	6.0	1.3
Market Share – Part du marché	%	53.2	46.8	90.8	9.2
Passenger Revenue – Recettes-passagers	\$'000,000	763	615	1 155	224
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	8.1	-0.9	4.3	2.1
Market Share – Part du marché	%	55.4	44.6	83.8	16.2
Hours Flown – Heures de vol	'000	141	107	151	97
Percentage change – Variation en pourcentage	%	3.8	1.7	4.8	0.1
Market Share – Part du marché	%	56.8	43.2	60.8	39.2

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table in both 1993 and 1994, consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario and NWT Air. The Canadian Partners, were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air. The data for the families include the major carriers and their affiliates. The CAIL Partners flew 354 million passenger-kilometres. This was close to their peak, which occurred in the second quarter of 1992. Since the first quarter of 1993, quarterly passenger-kilometres flown by the CAIL network had been decreasing due to structural changes.

Les Liaisons d'Air Canada, pour les fins de ce tableau en 1993 et 1994, étaient constituées de Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. Les partenaires de Canadien comprenaient Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et Time Air. Les données pour les groupes contiennent les principaux transporteurs et leurs transporteurs affiliés. Les partenaires de LACI ont réalisé 354 millions de passagers-kilomètres. Ce niveau était près du sommet qui a été atteint au deuxième trimestre de 1992. Depuis le premier trimestre de 1993, le nombre de passagers-kilomètres réalisés par le réseau de LACI lors d'un trimestre a diminué en raison de changements structurels.



**FOR FURTHER READING**

Selected Publications  
from Statistics Canada

**LECTURES SUGGÉRÉES**

Choisies parmi les publications  
de Statistique Canada

	Catalogue
<b>Surface and Marine Transport – Service Bulletin</b> , Bilingual, Eight issues/year.	50-002
<b>Air Carrier Operations in Canada</b> , Quarterly, Bilingual	51-002
<b>Aviation Statistics Centre – Service Bulletin</b> , Monthly, Bilingual	51-004
<b>Air Carrier Traffic at Canadian Airports</b> , Quarterly, Bilingual	51-005
<b>Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report</b> , Annual, Bilingual	51-204
<b>Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report</b> , Annual, Bilingual	51-205
<b>Canadian Civil Aviation</b> , Annual, Bilingual	51-206
<b>Air Charter Statistics</b> , Annual, Bilingual	51-207
<b>Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation</b> , Occasional, issued in 1993.	51-501
<b>Railway Carloadings</b> , Monthly, Bilingual	52-001
<b>Railway Operating Statistics</b> , Monthly, Bilingual	52-003
<b>Rail In Canada</b> , Annual, Bilingual	52-216
<b>Passenger Bus and Urban Transit Statistics</b> , Monthly, Bilingual	53-003
<b>Passenger Bus and Urban Transit Statistics</b> , Annual, Bilingual	53-215
<b>Road Motor Vehicles: Fuel Sales</b> , Annual, Bilingual	53-218
<b>Road Motor Vehicles: Registrations</b> , Annual, Bilingual	53-219
<b>Trucking in Canada</b> , Annual, Bilingual	53-222
<b>Shipping in Canada</b> , Annual, Bilingual	54-205
<b>Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service</b> , Bilingue, Huit numéros/année.	
<b>Opérations des transporteurs aériens au Canada</b> , Trimestriel, Bilingue	
<b>Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service</b> , Mensuel, Bilingue	
<b>Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens</b> , Trimestriel, Bilingue	
<b>Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur</b> , Annuel, Bilingue	
<b>Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis</b> , Annuel, Bilingue	
<b>Aviation civile canadienne</b> , Annuel, Bilingue	
<b>Statistique des affrètements aériens</b> , Annuel, Bilingue	
<b>L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile</b> , Hors série, publiée en 1993.	
<b>Chargements ferroviaires</b> , Mensuel, Bilingue	
<b>Statistique de l'exploitation ferroviaire</b> , Mensuel, Bilingue	
<b>Le transport ferroviaire au Canada</b> , Annuel, Bilingue	
<b>Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain</b> , Mensuel, Bilingue	
<b>Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain</b> , Annuel, Bilingue	
<b>Véhicules automobiles: Ventes de carburants</b> , Annuel, Bilingue	
<b>Véhicules automobiles: Immatriculations</b> , Annuel, Bilingue	
<b>Le camionnage au Canada</b> , Annuel, Bilingue	
<b>Le transport maritime au Canada</b> , A., Bil.	

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.

# Section 1

## THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1

Ratios – Canadian Air Carriers, Level I,  
April-June 1994

# Section 1

## REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1

Rapports – Transporteurs aériens canadiens de  
niveau I, Avril-juin 1994

		Total		Change	
		1993	1994	Variation	
		%			
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.108	0.107	-0.9	
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.340	0.314	-7.6	
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.845	0.855	1.2	
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	37 810	41 642	10.1	
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	101.58	105.42	3.8	
		Air Canada		Canadian	
		1993	1994	Change	Change
				Variation	Variation
				%	%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.113	0.115	1.8	-4.9
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.339	0.291	-14.2	0.3
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.889	0.894	0.6	1.8
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	37 460	39 370	5.1	16.8
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	107.14	105.53	-1.5	9.9

Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators,  
April-June 1994

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis,  
Avril-juin 1994

		1993	1994	Change Variation %
Population of Canada – Population du Canada	'000	27 743.0	29 248.1	5.4
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	12 365.0	13 233.3	7.0
Disposable income <sup>1</sup> – Revenu disponible <sup>1</sup>	\$'000'000	494 328	497 428	0.6
Per capita disposable income <sup>1</sup> – Revenu disponible par habitant <sup>1</sup>	\$	17 818.1	17 007.2	-4.6
Per capita trip spending (including fares) <sup>2</sup> – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) <sup>2</sup>				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	.. <sup>3</sup>	.. <sup>3</sup>	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	156.2	150.0	-4.0
Average spending per trip (including fares) <sup>4</sup> – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) <sup>4</sup>				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	.. <sup>3</sup>	.. <sup>3</sup>	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	1 351	1 489	10.3
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	194.9	200.8	3.0
– International travel – Voyages internationaux	\$	342.3	375.9	9.8
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
– All items – Ensemble		130.1	130.1	...
– Transportation – Transports		124.4	130.4	4.8
– Public transportation – Transport public		139.1	144.1	3.6
Travel price index – Indice des prix des voyages	1986 = 100	132.9	134.4	1.1
Air fare index (Level I carriers) – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
– Domestic travel – Voyages intérieurs		148.8	151.5	1.8
– International travel – Voyages internationaux		109.2	116.5	6.7
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1983 = 100			
– All industries – Toutes les industries		114.2	117.5	2.9
– Transport industry – Industrie du transport		101.9	104.0	2.1
– Air transportation – Transport aérien		77.4	67.2	-13.2
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	12.7	11.1	-12.9

(s.a.) – seasonally adjusted. – (dés.) – désaisonnalisé.

<sup>1</sup> Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. – Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.<sup>2</sup> Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.<sup>3</sup> This figure is not available for the year 1993, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. Due to survey changes, domestic travel expenditures are not yet available. – Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1993, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Suite à un changement à l'enquête, les dépenses pour les voyages intérieurs ne sont pas encore disponibles.<sup>4</sup> Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. – For overseas trips, includes other modes of transportation. – Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voyages outre-mer, comprend d'autres modes de transport.

Source: Canadian Economic Observer. – L'observateur économique canadien.



## Section 2 OPERATING STATISTICS

Table 2.1

Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
April-June 1994

## Section 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens  
canadiens, Avril-juin 1994

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III			Niveaux I-IV		
	1993	1994	Change Variation	1993	1994	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
<b>All services – Tous les services</b>						
Number of carriers included <sup>1</sup> – Nombre de transporteurs inclus <sup>1</sup>	94	89	-5.3	236	226	-4.2
Passengers – Passagers	7 669	8 002	4.3	7 771	8 163	5.0
Goods carried – Marchandises transportées kg	155 294	162 728	4.8	161 736	170 267	5.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	14 759 907	15 653 968	6.1	14 780 735	15 684 694	6.1
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 475 991	1 565 397	6.1	1 478 074	1 568 469	6.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	395 616	435 537	10.1	397 234	437 594	10.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 871 606	2 000 934	6.9	1 875 308	2 006 063	7.0
Hours flown – Heures de vol	386	395	2.3	516	533	3.2
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>						
Passengers – Passagers	6 430	6 618	2.9	6 447	6 633	2.9
Goods carried – Marchandises transportées kg	127 480	123 512	-3.1	127 835	123 915	-3.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	11 123 096	11 723 836	5.4	11 125 932	11 726 798	5.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 112 310	1 172 384	5.4	1 112 593	1 172 680	5.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	378 447	403 243	6.6	378 508	403 312	6.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 490 757	1 575 626	5.7	1 491 101	1 575 992	5.7
Hours flown – Heures de vol	289	292	1.2	293	295	0.9
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>						
Passengers – Passagers	1 239	1 384	11.7	1 324	1 529	15.5
Goods carried – Marchandises transportées kg	27 814	39 216	41.0	33 900	46 352	36.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	3 636 811	3 930 132	8.1	3 654 803	3 957 896	8.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	363 681	393 013	8.1	365 480	395 790	8.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	17 168	32 294	88.1	18 726	34 282	83.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	380 849	425 307	11.7	384 206	430 071	11.9
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	97	103	5.8	136	143	4.7
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	--	--	4.6	87	94	8.6
Hours flown: total – Heures de vol: total	97	103	5.8	223	237	6.2

<sup>1</sup> Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.2

## Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, April-June 1994

Tableau 2.2

## Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Avril-juin 1994

		Domestic		Transborder		Other international	
		Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
		1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
<b>All services – Tous les services</b>							
Passengers – Passagers		5 415	4.2	1 311	2.2	1 436	11.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg	111 519	5.5	14 143	-20.7	44 605	16.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		5 725 826	4.8	2 100 526	-7.2	7 858 342	11.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		572 583	4.8	210 053	-7.2	785 834	11.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		130 424	2.3	25 711	-36.5	281 458	22.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		703 007	4.3	235 764	-11.7	1 067 293	14.2
Hours flown – Heures de vol		424	2.5	48	2.8	61	8.4
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>							
Passengers – Passagers		4 802	2.3	934	1.5	897	7.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg	71 439	-9.8	8 150	-26.8	44 326	18.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		5 045 210	4.4	1 244 144	-11.1	5 437 444	11.1
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		504 521	4.4	124 414	-11.1	543 744	11.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		103 930	-11.5	20 389	-41.4	278 992	23.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		608 451	1.3	144 804	-17.1	822 737	15.0
Hours flown – Heures de vol		221	-1.5	35	6.2	40	10.6
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>							
Passengers – Passagers		613	21.9	377	3.8	540	17.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg	40 080	51.0	5 993	-10.6	279	-57.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		680 616	7.9	856 382	-1.0	2 420 898	12.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		68 062	7.9	85 638	-1.0	242 090	12.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		26 494	161.8	5 322	-6.8	2 466	-14.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		94 556	29.2	90 960	-1.4	244 556	11.8
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: voilure fixe		113	4.2	13	-5.4	16	18.4
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		90	11.2	–	–	5	-24.8
Hours flown: total – Heures de vol: total		203	7.2	13	-5.4	21	4.6

Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
Level I, April-June 1994**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens  
canadiens de niveau I, Avril-juin 1994**

		Total		Change
		1993	1994	Variation
		'000	'000	%
<b>All services – Tous les services</b>				
Passengers – Passagers		4 750	4 855	2.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg	99 096	95 316	-3.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		10 937 569	11 418 405	4.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 093 757	1 141 840	4.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		356 970	385 357	8.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 450 727	1 527 197	5.3
Hours flown – Heures de vol		155	158	2.3
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>				
Passengers – Passagers		4 473	4 588	2.6
Goods carried – Marchandises transportées	kg	98 738	95 039	-3.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		10 269 644	10 831 190	5.5
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		15 360 859	16 279 023	6.0
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	66.86	66.53	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 026 964	1 083 119	5.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		355 889	384 356	8.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 382 854	1 467 475	6.1
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		2 314 739	2 438 637	5.4
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	59.74	60.18	...
Hours flown – Heures de vol		144	151	4.8
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>				
Passengers – Passagers		276	266	-3.6
Goods carried – Marchandises transportées	kg	358	277	-22.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		667 925	587 214	-12.1
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		66 792	58 721	-12.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 080	1 001	-7.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		67 873	59 722	-12.0
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		11	8	-29.4
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		–	–	–
Hours flown: total – Heures de vol: total		11	8	-29.4



Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
Level I, April-June 1994 – Concluded**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens  
canadiens de niveau I, Avril-juin 1994 – fin**

		Air Canada			Canadian		
		1993	1994	Change Variation	1993	1994	Change Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
<b>All services – Tous les services</b>							
Passengers – Passagers		2 818	2 867	1.7	1 932	1 987	2.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg	60 564	53 166	-12.2	38 531	42 151	9.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		5 450 007	5 720 026	5.0	5 487 562	5 698 378	3.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		545 001	572 003	5.0	548 756	569 838	3.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		201 862	216 296	7.2	155 107	169 061	9.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		746 863	788 298	5.5	703 864	738 899	5.0
Hours flown – Heures de vol		84	88	4.9	71	70	-0.8
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>							
Passengers – Passagers		2 702	2 771	2.5	1 771	1 817	2.6
Goods carried – Marchandises transportées	kg	60 329	52 933	-12.3	38 409	42 106	9.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		5 114 214	5 486 110	7.3	5 155 431	5 345 080	3.7
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		7 904 678	8 637 739	9.3	7 456 181	7 641 284	2.5
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	64.70	63.51	...	69.14	69.95	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		511 421	548 611	7.3	515 543	534 508	3.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		200 957	215 383	7.2	154 932	168 973	9.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		712 378	763 994	7.2	670 475	703 481	4.9
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		1 236 885	1 331 830	7.7	1 077 854	1 106 806	2.7
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	57.59	57.36	...	62.20	63.56	...
Hours flown – Heures de vol		81	85	5.7	63	65	3.6
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>							
Passengers – Passagers		116	96	-17.0	160	170	6.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg	235	233	-0.9	123	44	-64.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		335 793	233 917	-30.3	332 132	353 298	6.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		33 579	23 392	-30.3	33 213	35 330	6.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		905	912	0.8	175	88	-49.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		34 484	24 304	-29.5	33 388	35 418	6.1
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		3	3	-14.9	8	5	-35.1
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		–	–	–	–	–	–
Hours flown: total – Heures de vol: total		3	3	-14.9	8	5	-35.1

Table 2.4

**Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, April-June 1994**

Tableau 2.4

**Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Avril-juin 1994**

	1993	1994	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	53	52	-1.9
<b>Domestic – Intérieur</b>			
Newfoundland – Terre-Neuve	3 158	2 687	-14.9
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	4	–	-100.0
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	473	342	-27.7
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	359	273	-24.0
Quebec – Québec	11 904	13 674	14.9
Ontario	4 443	5 189	16.8
Manitoba	3 259	3 024	-7.2
Saskatchewan	966	762	-21.1
Alberta	11 330	12 685	12.0
British Columbia – Colombie-Britannique	31 133	36 116	16.0
Yukon	1 381	1 614	16.9
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	14 192	15 223	7.3
Total	82 602	91 589	10.9
<b>International</b>	<b>6 492</b>	<b>4 884</b>	<b>-24.8</b>
<b>Total</b>	<b>89 094</b>	<b>96 473</b>	<b>8.3</b>

### Section 3

#### FINANCIAL DATA

Table 3.1

**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Levels I-III, April-June 1994**

### Section 3

#### DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens  
des niveaux I-III, Avril-juin 1994**

	1993	1994	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>			
Scheduled services – Services réguliers	1 472 627	1 563 057	6.1
– Passengers – Passagers	1 322 558	1 412 851	6.8
– Goods – Marchandises	150 070	150 206	0.1
Charter services – Services d'affrètement	212 305	244 142	15.0
– Passengers – Passagers	195 215	219 359	12.4
– Goods – Marchandises	17 090	24 783	45.0
Other flying services – Autres services aériens	11 118	11 763	5.8
Subsidies – Subventions d'exploitation	435	456	4.7
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	52 348	59 810	14.3
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 748 833	1 879 228	7.5
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	32 487	34 461	6.1
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	579 657	642 271	10.8
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	189 128	209 082	10.6
General services and administration – Services généraux et administration	812 188	801 422	-1.3
Depreciation – Dépréciation	83 827	82 761	-1.3
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 697 286	1 769 998	4.3
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	51 547	109 230	111.9
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	6 651	2 067	-68.9
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	9 319	21 232	127.9
Interest expenses – Intérêts versés	99 186	96 182	-3.0
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(83 907)	10 657	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(167 123)	(62 226)	-62.6
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	(115 576)	47 005	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(1 257)	8 465	...
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	(114 319)	38 539	...



**Table 3.2**  
**Income Statement – Canadian Air Carriers,**  
**Level I, January-March 1994**

**Tableau 3.2**  
**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens**  
**de niveau I, Avril-juin 1994**

	Total		Change Variation
	1993	1994	
	\$ '000	\$ '000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>			
Scheduled services – Services réguliers	1 187 785	1 270 958	7.0
– Passengers – Passagers	1 066 680	1 149 276	7.7
– Goods – Marchandises	121 105	121 682	0.5
Charter services – Services d'affrètement	37 719	34 180	-9.4
– Passengers – Passagers	37 567	34 024	-9.4
– Goods – Marchandises	152	156	2.6
Other flying services – Autres services aériens	–	–	–
Subsidies – Subventions d'exploitation	–	–	–
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	35 494	40 649	14.5
<b>Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation</b>	<b>1 260 998</b>	<b>1 345 788</b>	<b>6.7</b>
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	26 923	28 742	6.8
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	377 418	416 207	10.3
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	106 484	122 358	14.9
General services and administration – Services généraux et administration	666 933	648 593	-2.7
Depreciation – Dépréciation	63 619	60 748	-4.5
<b>Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation</b>	<b>1 241 376</b>	<b>1 276 649</b>	<b>2.8</b>
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	<b>19 622</b>	<b>69 139</b>	<b>252.4</b>
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	5 399	1 152	-78.7
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	8 279	20 316	145.4
Interest expenses – Intérêts versés	76 770	74 415	-3.1
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(80 613)	13 264	...
<b>Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets</b>	<b>(143 705)</b>	<b>(39 683)</b>	<b>-72.4</b>
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	<b>(124 084)</b>	<b>29 456</b>	<b>...</b>
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(11 770)	1 787	...
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	<b>(112 314)</b>	<b>27 668</b>	<b>...</b>

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Level I, April-June 1994 – Concluded**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens  
de niveau I, Avril-juin 1994 – fin**

	Air Canada			Canadian		
	1993	1994	Change Variation	1993	1994	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%	\$ '000	\$ '000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>						
Scheduled services – Services réguliers	644 261	690 335	7.2	543 524	580 623	6.8
– Passengers – Passagers	576 068	626 639	8.8	490 612	522 637	6.5
– Goods – Marchandises	68 193	63 696	-6.6	52 912	57 986	9.6
Charter services – Services d'affrètement	19 842	14 515	-26.8	17 877	19 666	10.0
– Passengers – Passagers	19 690	14 359	-27.1	17 877	19 666	10.0
– Goods – Marchandises	152	156	2.6	–	–	–
Other flying services – Autres services aériens	–	–	–	–	–	–
Subsidies – Subventions d'exploitation	–	–	–	–	–	–
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	15 538	20 892	34.5	19 956	19 757	-1.0
<b>Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation</b>	<b>679 642</b>	<b>725 742</b>	<b>6.8</b>	<b>581 357</b>	<b>620 046</b>	<b>6.7</b>
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	24 048	26 165	8.8	2 875	2 577	-10.4
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	166 620	215 222	29.2	210 797	200 985	-4.7
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	66 638	81 923	22.9	39 847	40 435	1.5
General services and administration – Services généraux et administration	342 677	332 135	-3.1	324 256	316 459	-2.4
Depreciation – Dépréciation	34 342	32 245	-6.1	29 277	28 503	-2.6
<b>Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation</b>	<b>634 325</b>	<b>687 689</b>	<b>8.4</b>	<b>607 052</b>	<b>588 960</b>	<b>-3.0</b>
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	<b>45 317</b>	<b>38 053</b>	<b>-16.0</b>	<b>(25 695)</b>	<b>31 086</b>	<b>...</b>
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	4 616	965	-79.1	783	187	-76.1
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	7 783	21 226	172.7	496	(910)	...
Interest expenses – Intérêts versés	50 549	56 727	12.2	26 221	17 688	-32.1
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(5 062)	21 239	...	(75 551)	(7 975)	-89.4
<b>Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets</b>	<b>(43 212)</b>	<b>(13 298)</b>	<b>-69.2</b>	<b>(100 493)</b>	<b>(26 386)</b>	<b>-73.1</b>
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	<b>2 105</b>	<b>24 755</b>	<b>...</b>	<b>(126 188)</b>	<b>4 701</b>	<b>...</b>
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(12 124)	1 290	...	354	497	40.0
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	<b>14 229</b>	<b>23 465</b>	<b>64.9</b>	<b>(126 542)</b>	<b>4 203</b>	<b>...</b>

## Section 4

### EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III, April-June 1994

## Section 4

### DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Avril-juin 1994

		1993	1994	Change Variation %
<b>Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés</b>				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	5 473	5 318	-2.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	115 548	109 724	-5.0
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	7 408	7 500	1.2
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	65 172	67 494	3.6
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 729	3 809	2.1
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	44 011	43 672	-0.8
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	8 365	8 497	1.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	81 748	81 620	-0.2
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	14 215	13 765	-3.2
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	122 807	121 204	-1.3
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	5 092	4 513	-11.4
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	30 387	22 133	-27.2
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	44 282	43 402	-2.0
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	459 674	445 848	-3.0
<b>Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile</b>				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	941 061	998 954	6.2
Cost – Coût	\$ '000	250 702	256 454	2.3
Gasoline – Essence	L '000	12 256	8 829	-28.0
Cost – Coût	\$ '000	6 245	4 522	-27.6
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	138	125	-9.5
Cost – Coût	\$ '000	916	824	-10.0
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	85	139	62.9
Cost – Coût	\$ '000	211	317	50.4



Table 4.2

**Employment and Fuel Consumption - Canadian  
Air Carriers, Level I, April-June 1994**

Tableau 4.2

**Effectifs et consommation de carburant -  
Transporteurs aériens canadiens de niveau I,  
Avril-juin 1994**

		Total	Air Canada	Canadian
<b>Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés</b>				
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No. - Nbre	2 404	1 207	1 197
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	73 310	37 074	36 237
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No. - Nbre	5 527	3 082	2 445
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	53 932	27 045	26 887
General management and administration - Gestion et administration générales	No. - Nbre	1 775	161	1 614
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	26 142	4 483	21 659
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No. - Nbre	6 381	3 659	2 722
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	60 260	28 940	31 320
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No. - Nbre	11 978	7 890	4 088
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	108 388	66 513	41 876
Other personnel - Autre personnel	No. - Nbre	4 253	2 435	1 818
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	20 542	2 797	17 744
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	32 318	18 434	13 884
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	342 574	166 851	175 724
<b>Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile</b>				
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	744 839	397 289	347 550
Cost - Coût	\$ '000	181 076	92 424	88 652
Gasoline - Essence	L '000	-	-	-
Cost - Coût	\$ '000	-	-	-
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	70	24	47
Cost - Coût	\$ '000	416	134	282
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000	-	-	-
Cost - Coût	\$ '000	-	-	-

## Section 5

## FARE BASIS DATA

## Domestic and International Air Fare Indexes

In the second quarter of 1994, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by the Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) and two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) was a record 151.5, up 1.8% from the second quarter of 1993. The economy fare index<sup>1</sup> rose by 6.9% from 163.5 to a record 174.8. This is the seventh consecutive year-to-year increase in the domestic economy fare index. The discount fare index decreased by 0.1%, from 136.5 to 136.3.

The air fare indexes for domestic economy fares<sup>1</sup> increased in both the southern (deregulated) and northern (regulated) sectors, by 7.2% and 4.2%, respectively. The discount fare index moved in opposite directions in the two sectors. The southern discount fare index increased by 0.1%, while the northern discount fare index decreased by 4.3%.

In international markets, the economy fare index<sup>1</sup> rose to a record level of 156.4, a 10.5% increase from the previous year and the fifth consecutive year-to-year increase. The air fare index for all fares rose by 6.7%, from 109.2 to 116.5. The international discount fare index, up by 4.8%, recorded its second consecutive increase.

## Discount Fare Utilization

## Domestic Sector

During the second quarter of 1994, 65.9% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers and two Level II air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented an increase of 4.3 percentage points compared to the same quarter a year earlier. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 70.9%, up 4.9 percentage points from 66.0% in the second quarter of 1993.

As shown in Tables 5.2 and 5.3, in the southern sector, both the short-haul and long-haul services recorded an increased utilization of discounted air fares during the second quarter of 1994. In the southern sector, discount passengers amounted to 67.0% of the traffic during the second quarter of 1994, up from 62.6% in 1993. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services increased by 4.9 percentage points (66.7% to 71.6%) during this period. For northern services, only 47.5%

## Section 5

## DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

## Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Au cours du deuxième trimestre de 1994, l'indice des tarifs aériens de tous les tarifs pour les services réguliers intérieurs exploités par les transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) et deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) a atteint un sommet de 151,5, en hausse de 1,8% par rapport au deuxième trimestre de 1993. L'indice des tarifs économiques<sup>1</sup> s'est accru de 6,9%, passant de 163,5 à 174,8, soit un niveau sans précédent. Il s'agit d'une septième hausse consécutive sur la base d'une année à l'autre observée dans l'indice des tarifs économiques du secteur intérieur. L'indice des tarifs réduits a diminué de 0,1%, passant de 136,5 à 136,3.

Les indices des tarifs aériens économiques<sup>1</sup> intérieurs ont augmenté dans les secteurs sud (déréglementé) et nord (réglementé) de 7,2% et 4,2%, respectivement. L'indice des tarifs réduits a suivi des tendances opposées dans les deux secteurs. L'indice des tarifs réduits a augmenté de 0,1% dans le Sud, alors qu'il a diminué de 4,3% dans le Nord.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs économiques<sup>1</sup> a augmenté de 10,5% par rapport à l'année précédente pour atteindre un niveau record de 156,4. Il s'agit d'une cinquième hausse consécutive observée dans cet indice sur la base d'une année à l'autre. L'indice des tarifs aériens de tous les tarifs a augmenté de 6,7%, passant de 109,2 à 116,5. L'indice des tarifs réduits dans le secteur international a enregistré une deuxième hausse consécutive (4,8%).

## Utilisation des tarifs réduits

## Secteur intérieur

Au cours du deuxième trimestre de 1994, 65,9% des passagers des vols réguliers intérieurs des transporteurs aériens de niveau I et de deux transporteurs aériens de niveau II ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une hausse de 4,3 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté de 4,9 points de pourcentage pour passer de 66,0% au deuxième trimestre de 1993 à 70,9% au deuxième trimestre de 1994.

Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, les services court-courriers et long-courriers, dans le secteur sud, ont enregistré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits au cours du deuxième trimestre de 1994. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 67,0% du trafic au cours du deuxième trimestre de 1994, soit une hausse par rapport à 62,6% en 1993. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a progressé de 4,9 points de pourcentage (66,7% à 71,6%) au cours de cette période.

<sup>1</sup> Inclues business class fares.

<sup>1</sup> Inclut les tarifs de la classe affaires.

Table 5.1

**Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group**  
**- Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> - Scheduled**  
**Services, April-June 1994.**

Tableau 5.1

**Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le**  
**groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens**  
**de niveau I<sup>1</sup> - Services réguliers, Avril-juin 1994**

Sector Secteur	Year and quarter Année et trimestre		Fare type group - Groupe tarifaire		
			All fares	Economy fare	Discounted fare
			Tous les tarifs	Tarif économique	Tarif réduit
(1986 = 100.0)					
Domestic - Intérieur	1993	II	148.8	163.5	136.5
		III	149.4	168.9	134.5
	1994	IV	150.3	170.4	134.5
		I	147.9	173.8	131.2
		II	147.9	173.8	131.2
			II	151.5	174.8
Southern services - Services secteur sud	1993	II	148.9	163.6	136.4
		III	149.5	169.1	134.5
		IV	150.4	170.8	134.4
	1994	I	148.6	174.2	131.0
		II	148.6	174.2	131.0
			II	152.3	175.3
Northern services - Services secteur nord	1993	II	146.2	162.7	138.5
		III	147.7	166.3	137.2
		IV	147.6	165.7	137.6
	1994	I	137.4	169.0	134.8
		II	137.4	169.0	134.8
			II	137.1	169.6
International	1993	II	109.2	141.6	101.2
		III	118.0	143.0	112.2
		IV	111.0	142.0	103.5
	1994	I	114.7	149.8	104.4 <sup>r</sup>
		II	114.7	149.8	104.4 <sup>r</sup>
			II	116.5	156.4

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

Figure 5.1

**Air Fare Indexes for Northern and Southern**  
**Sectors, by Fare Type Group**  
**(Not Seasonally Adjusted)**

Figure 5.1

**Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et**  
**sud, selon le groupe tarifaire**  
**(non désaisonnalisés)**

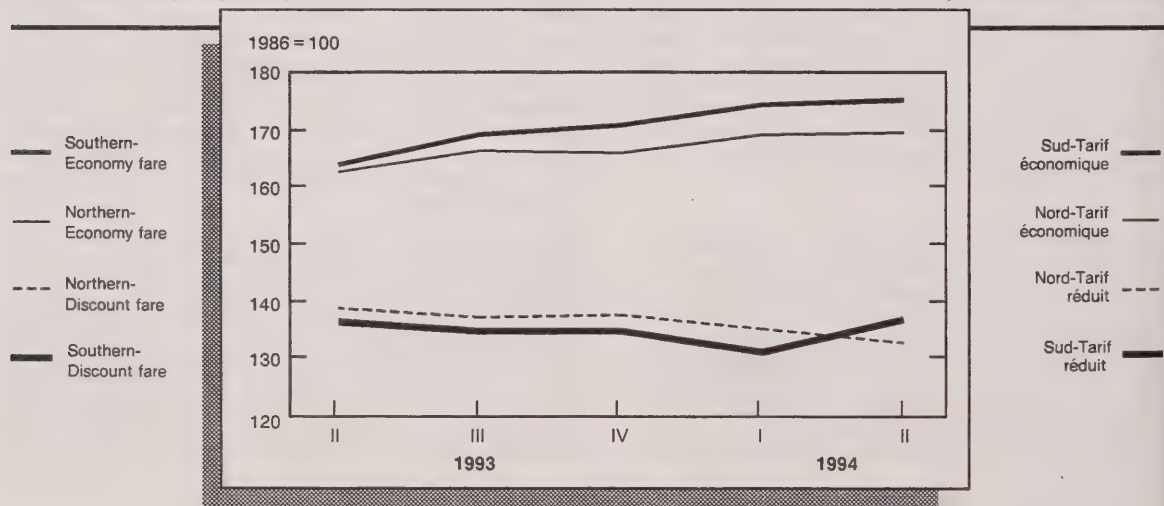




Table 5.2

**Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, April-June 1994**

Tableau 5.2

**Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Avril-juin 1994**

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994
%										
<b>Domestic – Intérieur</b>	0.1	0.4	5.2	5.5	28.4	26.2	61.6	65.9	4.7	1.9
Southern services – Services secteur sud	0.1	0.4*	5.5	5.8	26.8	24.9	62.6	67.0	4.9	1.9
Short-Haul – Court- courrier	0.1*	0.2	3.6	3.8	33.2	31.6	59.2	62.9	3.9	1.6
Long-Haul – Long-courrier	0.2	0.7*	7.6	7.9	19.8	17.8	66.4	71.3	5.9	2.3
Northern services – Services secteur nord	–	–	0.6*	0.5*	56.8	51.0	41.8	47.5	0.8*	1.0
<b>International</b>	0.4	0.4*	4.9	6.7	11.3	12.4	75.0	76.3	8.3	4.2

Table 5.3

**Distribution of Passengers-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, April-June 1994**

Tableau 5.3

**Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Avril-juin 1994**

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994
%										
<b>Domestic – Intérieur</b>	0.2	0.6*	7.5	7.8	20.8	18.5	66.0	70.9	5.5	2.1
Southern services – Services secteur sud	0.2	0.6*	7.8	8.1	19.8	17.6	66.7	71.6	5.6	2.2
Short-Haul – Court- courrier	0.1*	0.2	3.9	4.2	31.4	29.5	60.6	64.4	4.0	1.7
Long-Haul – Long-courrier	0.2	0.7*	8.6	8.9	17.2	15.0	68.0	73.1	6.0	2.3
Northern services – Services secteur nord	–	–	0.7*	0.7*	50.3	45.4	48.2	52.9	0.8	1.1*
<b>International</b>	0.4	0.4*	5.2	6.8	6.3	5.9	81.0	83.7	7.1	3.3

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

**Note:** For \* and \*\*, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour \* et \*\*, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 5.4

**Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, April-June 1994**

Tableau 5.4

**Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Avril-juin 1994**

Province and territory of enplanement Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	**	**	4.4*	5.3	25.1	22.5	66.6	69.6	3.8*	1.8*
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	0.2*	0.5*	6.6	6.3	21.8	19.6	65.8	71.2	5.6	2.5
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	0.1*	0.3*	4.7	5.5	26.0	20.2	64.5	72.4	4.8	1.5
Ontario	0.2*	0.4*	6.8	6.9	21.7	21.7	66.0	69.1	5.4	1.9
Manitoba	0.2*	0.6*	5.4	5.9	31.8	29.5	56.9	62.0	5.6	2.0
Saskatchewan	0.2*	0.6*	4.0	4.2	35.0	30.9	56.5	62.4	4.4	1.9*
Alberta	0.1	0.3	4.5	4.9	35.5	30.9	56.3	61.8	3.6	2.0
British Columbia <sup>2</sup> – Colombie-Britannique <sup>2</sup>	0.1*	0.2*	3.8	4.0	33.5	31.8	58.6	62.1	4.0	1.9
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.1	0.4	5.2	5.5	28.4	26.2	61.6	65.9	4.7	1.9

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

<sup>2</sup> Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Note: For \* and \*\*, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour \* et \*\*, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

of passengers (representing 52.9% of passenger-kilometres) were carried on discount fares. This was an increase from the second quarter of 1993, when the corresponding figures were 41.8% for passengers and 48.2% for passenger-kilometres.

It should be noted that approximately 95% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. In terms of passenger-kilometres, this percentage reached approximately 97%.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the second quarter of 1994, 71.3% of passenger volume and 73.1% of passenger-kilometres on long-haul services represented discount air fares; this compared with 62.9% and 64.4% respectively, for short-haul services.

Dans le secteur nord, seulement 47,5% des passagers (représentant 52,9% des passagers-kilomètres) ont bénéficié de tarifs réduits. Au cours du deuxième trimestre de 1993, les chiffres correspondants étaient de 41,8% pour les passagers et de 48,2% pour les passagers-kilomètres.

Il convient de noter qu'environ 95% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. En termes de passagers-kilomètres, ce pourcentage a atteint environ 97%.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du deuxième trimestre de 1994, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 71,3% du volume de passagers et 73,1% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 62,9% et 64,4%.

Table 5.5

**Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, April-June 1994**

Tableau 5.5

**Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Avril-juin 1994**

City of enplanement <sup>2</sup> Ville d'embarquement <sup>2</sup>	Passengers		Fare type group – Groupe tarifaire										
			First class		Business		Economy		Discounted		Other		
	Passagers		Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre		
	1993	1994	Change Variation	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994
	No. – Nbre ( '000)	%						%					
Short-Haul ( < 800 km) – Court-courrier ( < 800 km)													
Calgary	238	253	6.3	0.1*	**	2.8	3.2	37.7	31.6	56.3	63.1	3.1	2.0*
Edmonton	89	87	-2.4	**	**	1.4*	1.2*	59.8	51.5	36.8	46.0	2.0*	1.3*
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal	237	236	-0.5	**	0.2*	4.8	5.8	20.8	16.5	69.6	76.3	4.7	1.2
Ottawa	142	126	-10.9	0.2*	0.2*	5.9	5.7	27.1	39.3	61.7	53.7	5.1	1.0
Regina	30	30	-0.6	**	0.6*	3.4	3.9	48.1	46.4	44.3	47.9	4.1*	1.1*
Saskatoon	30	27	-9.2	**	**	1.2*	1.4*	47.4	46.0	49.0	50.8	2.3*	1.6*
Toronto	397	393	-0.9	0.1*	0.2*	5.6	5.8	22.4	22.8	66.8	69.7	5.1	1.5
Vancouver	288 <sup>r</sup>	288	0.2	--*	0.1*	2.6	2.6	39.1 <sup>r</sup>	36.6	54.6 <sup>r</sup>	58.9	3.7	1.9*
Winnipeg	33	30	-8.5	**	**	2.3	2.7*	48.2	48.2	45.3	47.9	4.1*	1.0*
Long-Haul ( ≥ 800 km) – Long-courrier ( ≥ 800 km)													
Calgary	138	150	9.1	0.2*	0.8*	9.5	9.8	19.1	16.4	65.8	70.6	5.4	2.4*
Edmonton	133	126	-5.0	0.1*	0.6*	5.3	6.3	25.5	24.8	64.9	66.3	4.3	1.9
Halifax	123	123	-0.3	0.2*	0.5*	6.6	6.3	21.8	19.6	65.8	71.2	5.6	2.5
Montréal	66	66	-0.7	**	0.9*	8.0	8.1	20.9	17.3	63.0	70.8	7.9	2.9
Ottawa	67	70	4.0	**	0.5*	10.1	9.4	28.9	24.4	55.1	62.7	5.6	3.1
Regina	24	24	-0.3	**	0.9*	5.8	5.9	18.0	13.8	70.6	76.3	5.5*	3.0*
Saskatoon	23	26	11.8	0.4*	**	6.9	5.9	18.9	13.1*	67.5	78.2	6.3	2.0*
Toronto	552	570	3.3	0.2*	0.6*	8.1	8.2	17.0	15.1	68.8	73.7	6.0	2.3
Vancouver	302	297	-1.6	0.2*	0.6*	7.7	8.3	17.8	15.9	68.7	73.1	5.6	2.1
Winnipeg	137	151	9.9	0.3*	0.7*	6.5	6.9	25.4	23.2	61.5	66.9	6.3	2.3

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

<sup>2</sup> When more than one airport is located in a city, all airports were grouped to represent the city. – Lorsque plus d'un aéroport est situé dans une ville, tous les aéroports sont groupés pour représenter la ville.

**Note:** For \* and \*\*, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour \* et \*\*, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

## International Sector

During the second quarter of 1994, the proportion of passengers making use of discount fares in the international sector increased by 1.3 percentage points from the same period of 1993, to a level of 76.3%. This was a greater utilization of discount fares than in the domestic sector, representing three out of every four international scheduled passengers. Furthermore, 83.7% of international scheduled passenger-kilometres were discount, up from 81.0% in the second quarter of 1993.

## Secteur international

Au cours du deuxième trimestre de 1994, la proportion des passagers qui ont voyagé à prix réduit dans le secteur international a augmenté de 1,3 point de pourcentage par rapport à la même période en 1993, pour s'établir à 76,3%. L'utilisation des tarifs réduits était plus répandue que dans le secteur intérieur, trois passagers sur quatre des vols réguliers internationaux voyageant à tarifs réduits. De plus, 83,7% des passagers-kilomètres internationaux ont été réalisés sur des vols réguliers à tarifs réduits, soit une hausse par rapport à la proportion de 81,0% enregistrée au cours du deuxième trimestre de 1993.



Table 5.6

**Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, April-June 1994**

Tableau 5.6

**Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Avril-juin 1994**

City of enplanement <sup>2</sup> Ville d'embarquement <sup>2</sup>	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	Change 1994 1994/1993 Variation		Change 1994 1994/1993 Variation		Change 1994 1994/1993 Variation		Change 1994 1994/1993 Variation		Change 1994 1994/1993 Variation	
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
<b>Short-Haul (&lt;800 km) – Court-courrier (&lt;800 km)</b>										
Calgary	**	...	252.7	6.9	183.4	9.6	113.9	-3.5	92.3*	9.9
Edmonton	**	...	144.4*	-17.8	148.2	4.2	82.7	-8.7	61.3	-33.1
Halifax	x	x	x	x	x	x	80.3	x	x	x
Montréal	**	...	226.5	2.8	190.3	8.1	139.9	9.5	74.1	-8.4
Ottawa	195.1*	3.2	204.5	3.8	180.5	10.7	109.4	-4.2	93.0	9.2
Regina	**	...	251.0	7.1	221.2	11.5	104.9	-6.7	106.1*	0.8
Saskatoon	**	...	248.0*	9.4	211.4	9.5	109.1	-7.1	101.7*	-13.6
Toronto	203.3*	-2.5	222.7	3.5	186.6	7.6	127.6	5.3	78.0*	-9.4
Vancouver	241.5*	27.9	241.8	9.0	181.2	9.6	97.3	-7.7	63.7*	-26.7
Winnipeg	**	...	254.4*	3.6	242.0	4.7	113.2*	-12.1	**	...
<b>Long-Haul (≥800 km) – Long-courrier (≥800 km)</b>										
Calgary	547.9*	-0.7	635.6	1.1	515.3	9.7	216.4	2.2	223.6*	-3.2
Edmonton	509.1*	...	508.9	-1.5	376.6	6.2	170.1	2.7	195.5*	-6.9
Halifax	353.0*	...	372.0	2.2	307.9	6.2	140.4	2.1	167.7	2.6
Montréal	538.3*	...	681.9	2.2	489.7	5.9	237.9	5.1	279.1*	26.3
Ottawa	591.1*	...	605.2	6.7	481.2	9.2	210.3	0.3	269.3*	9.0
Regina	439.0*	...	481.0	1.2	446.8	6.9	180.9	1.7	**	...
Saskatoon	**	...	462.1	-0.4	411.9	7.1	169.6	0.9	**	...
Toronto	469.8*	-19.4	600.3	1.9	449.4	9.2	190.7	0.7	212.1	8.3
Vancouver	645.9*	-0.7	709.9	1.4	481.9	11.4	214.7	1.5	204.5*	-12.1
Winnipeg	390.3*	2.3	436.9	3.4	379.9	4.8	153.0	-4.5	188.1*	5.7

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

<sup>2</sup> When more than one airport is located in a city, all airports were grouped to represent the city. – Lorsque plus d'un aéroport est situé dans une ville, tous les aéroports sont groupés pour représenter la ville.

**Note:** For \* and \*\*, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour \* et \*\*, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

## Provincial Synopsis

During the second quarter of 1994, the majority of passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. The range varied from one province to another, from 61.8% for Alberta to 72.4% for Québec (see Table 5.4).

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Québec did not mean that residents in that province were more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted in Montréal, for example, may in fact have been Halifax or Toronto. In this case, both Nova Scotia and Ontario would also have recorded an enplaned passenger using a discount fare.

## Sommaire provincial

Au cours du deuxième trimestre de 1994, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. Le pourcentage a varié d'une province à l'autre, puisqu'il s'est établi à 61,8% en Alberta et à 72,4% au Québec (voir tableau 5.4).

Il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui ont voyagé à tarifs réduits au Québec, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province aient été plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Montréal, par exemple, peut être en réalité Halifax ou Toronto. Dans ce cas, les provinces de Nouvelle-Écosse et de l'Ontario auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

The increase in the use of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with eight provinces<sup>2</sup> posting increases. The largest increases were in Québec (7.9 percentage points) and in Saskatchewan (5.9 percentage points). The smallest increase was in Newfoundland (3.0 percentage points).

### Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, an increasing proportion of passengers travelling on discount fares was registered in almost all of the selected cities during the second quarter of 1994 compared to the same quarter in 1993.

For passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares increased in eight of the selected Canadian cities<sup>3</sup>. The largest increases were 9.2 percentage points in Edmonton and 6.8 percentage points in Calgary. The only decrease was 8.0 percentage points in Ottawa.

For long-haul trips (800 kilometres or more), all of the ten cities of enplanement posted increases in discount fare use. The increases ranged from 1.4 percentage points in Edmonton to 10.7 percentage points in Saskatoon. In seven of the ten cities, the proportion of passengers travelling on long-haul discount fares exceeded 70.0%: Saskatoon (78.2%) ranked first, followed by Regina (76.3%) and Toronto (73.7%).

Seven of the ten cities recorded increases in the proportion of long-haul business class passengers. The proportion of enplaned passengers using business class fares on long-haul trips was highest in Calgary (9.8%) and Ottawa (9.4%). The highest proportion of business class fares on short-haul trips was in Montréal and Toronto (5.8% each).

### Average Fares

During the second quarter of 1994, the average air fare (all fares) reported by the Level I air carriers and two Level II air carriers for all domestic city-pairs was a record \$201, an increase of 3.1% from the \$195 reported the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs was \$376, an increase of 9.8% over the average fare of \$342 of the previous year (see Table 1.2).

At the city level, average domestic fares ranged from a high of \$220 in Winnipeg to a low of \$189 in Montréal. The national average domestic fare of \$201 was also exceeded in Vancouver, Calgary, Toronto

L'augmentation de l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur intérieur fut répandue parmi les provinces, huit<sup>2</sup> de celles-ci ayant enregistré des hausses. Les hausses les plus fortes s'observent au Québec (7,9 points de pourcentage) et en Saskatchewan (5,9 points de pourcentage), alors que la hausse la moins forte s'observe à Terre-Neuve (3,0 points de pourcentage).

### Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, on observe une hausse dans la proportion de passagers qui ont voyagé à prix réduit dans la plupart des villes choisies au cours du deuxième trimestre de 1994 par rapport au même trimestre en 1993.

La proportion de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits a augmenté dans huit des villes canadiennes choisies<sup>3</sup>. Les hausses les plus fortes ont été observées à Edmonton (9,2 points de pourcentage) et à Calgary (6,8 points de pourcentage). La seule baisse a été observée à Ottawa (8,0 points de pourcentage).

En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), les dix villes d'embarquement ont enregistré des gains dans l'utilisation des tarifs réduits. Les progressions variaient entre 1,4 point de pourcentage à Edmonton et 10,7 points de pourcentage à Saskatoon. La proportion de passagers voyageant à tarifs réduits sur les vols long-courriers a dépassé 70,0% dans sept des dix villes: Saskatoon (78,2%) s'est classée au premier rang, suivie de Regina (76,3%) et Toronto (73,7%).

Sept des dix villes ont enregistré des hausses dans l'utilisation des tarifs de la classe affaires sur les vols long-courriers. La proportion la plus élevée des passagers embarqués utilisant des tarifs de la classe affaires, sur les vols long-courriers, a été observée à Calgary (9,8%) et Ottawa (9,4%). Sur les vols court-courriers, la plus forte proportion a été observée à Montréal et Toronto (5,8%).

### Tarifs moyens

Au cours du deuxième trimestre de 1994, le tarif aérien moyen déclaré par les transporteurs aériens de niveau I et deux transporteurs aériens de niveau II pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à 201\$, soit un niveau sans précédent. Il s'agit d'une hausse de 3,1% par rapport au tarif de 195\$ enregistré au cours du même trimestre de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'établissait à 376\$, soit une hausse de 9,8% par rapport au tarif moyen de 342\$ obtenu l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre 220\$ à Winnipeg et 189\$ à Montréal. Ce tarif a également dépassé la moyenne nationale de 201\$ à Vancouver, Calgary, Toronto et Ottawa. Les tarifs ont

<sup>2</sup> Due to the confidentiality of data, the results for Prince Edward Island and New Brunswick cannot be disclosed.

<sup>3</sup> Due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.

<sup>2</sup> A cause de la confidentialité des données, les résultats pour l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick ne peuvent être divulgués.

<sup>3</sup> A cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.

and Ottawa. Fares increased relative to a year ago in eight of the ten selected cities<sup>3</sup>, the largest increases occurring in Ottawa (7.7%) and Montréal (6.7%). The only decrease was in Winnipeg (0.6%).

During the second quarter of 1994, relative to a year earlier, average economy class fares on long-haul and short-haul services increased in all of the ten selected cities<sup>3</sup> (see Table 5.6). The highest average economy class fare for short-haul trips was \$242 in Winnipeg, while a high of \$515 for average long-haul economy fares was recorded in Calgary.

For business class fares, eight cities<sup>3</sup> posted increases for short-haul and long-haul fares. Among the ten cities, the passengers who paid the highest average business class fares for short-haul trips were enplaned in Winnipeg (\$254) and Calgary (\$253), while the highest average business class fares for long-haul trips were for those who enplaned in Vancouver (\$710) and Montréal (\$682).

Average discount fares showed increases in nine cities for long-haul trips, while decreasing in seven cities<sup>3</sup> for short-haul trips. Montréal registered the largest increase (5.1%) for long-haul discount air fares, while Winnipeg posted the largest decrease for short-haul discount air fares (12.1%), relative to the previous year.

<sup>3</sup> Due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.

augmenté dans huit des dix villes choisies<sup>3</sup> par rapport à l'année précédente. Les hausses les plus fortes ont été observées à Ottawa (7,7%) et Montréal (6,7%). La seule baisse a été observée à Winnipeg (0,6%).

Au cours du deuxième trimestre de 1994, les tarifs moyens de la classe économique ont augmenté dans les dix villes choisies<sup>3</sup> pour les services long-courriers et court-courriers par rapport à l'année précédente (voir tableau 5.6). Le tarif économique moyen le plus élevé pour les vols court-courriers fut enregistré à Winnipeg (242\$), alors que celui le plus élevé pour les vols long-courriers fut enregistré à Calgary (515\$).

Pour les tarifs moyens de la classe affaires, huit des dix villes<sup>3</sup> ont enregistré des hausses pour les services long-courriers et court-courriers. Parmi les dix villes, c'est à Winnipeg (254\$) et à Calgary (253\$) que les tarifs d'affaires des vols court-courriers sont, en moyenne, les plus élevés, alors que pour les vols long-courriers, c'est à Vancouver (710\$) et à Montréal (682\$) que les tarifs d'affaires sont les plus élevés.

Les tarifs réduits moyens ont augmenté dans neuf villes pour les services long-courriers, alors qu'ils ont diminué dans sept villes<sup>3</sup> pour les services court-courriers. Montréal a enregistré la plus forte hausse en regard de l'année précédente, soit 5,1%, pour les services long-courriers à prix réduit, alors que Winnipeg a enregistré la plus forte baisse, soit 12,1%, pour les services court-courriers à prix réduit.

<sup>3</sup> A cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.



## Notes to Users

### Methodology and Data Limitations

#### General

Operating and financial data, since 1988, have been collected under the authority of the Statistics Act. For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels according to financial and operating parameters. These levels are defined in the Glossary according to the concepts introduced in 1988.

### Civil Aviation Financial and Operational Surveys

#### Coverage/Survey Universe

To offer commercial air service in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada. The universe for the Civil Aviation Surveys was created from all such Canadian licensed carriers. The target population classifies all air carriers into Levels I-VI. These carriers are licensed to perform commercial scheduled and/or charter transportation of passengers and/or goods. Classification of the level of these carriers are reviewed annually with new carriers beginning at the lower reporting levels. A carrier may be moved to a level with larger carriers, after two successive years of performance within the new level's parameters but is moved to a level with smaller carriers the year following their performance within that level's parameters.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all commercial operations performed by these carriers anywhere in the world during the time frame specified.

#### Survey Methodology

A mail out/mail back technique is used to collect the data. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which the carrier is classified. The smaller the carrier, the less detail and frequency of data filing. Each licensed operator must complete the following forms:

Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre. Non-respondents are followed up with a letter and/or a telephone call.

## Notes aux utilisateurs

### Méthodes et restrictions

#### Généralités

Les données d'exploitation et financières, depuis 1988, sont recueillies conformément à la loi sur les statistiques. Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis en six niveaux de déclaration selon des paramètres financiers et d'exploitation. La définition de ces niveaux, selon les concepts introduits en 1988, figure dans le glossaire.

### Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

#### Couverture/univers des enquêtes

Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada. L'univers des enquêtes sur l'aviation civile a été produit à partir de tous les transporteurs canadiens qui détiennent une licence. La population est composée de tous les transporteurs aériens selon les niveaux de déclarations I-VI. Ces transporteurs détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier et/ou le transport affrété de passagers et/ou de marchandises. La classification de ces niveaux est révisée annuellement et les nouveaux transporteurs commencent au niveau le plus bas de déclaration. Un transporteur peut être changé à un niveau de plus grands transporteurs après deux années successives de performance selon les paramètres du nouveau niveau mais est changé dans un groupe de petits transporteurs l'année après sa performance selon les paramètres de ce niveau.

A moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde pendant la période indiquée.

#### Méthodes d'enquête

La cueillette des données se fait à l'aide d'un recensement par la poste. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée. Chaque transporteur qui détient une licence doit remplir les formulaires suivants:

Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formulaires remplis doivent être retournés au Centre des statistiques de l'aviation. S'il y a des données manquantes, le Centre des statistiques de l'aviation écrit et/ou téléphone au transporteur.

## Survey Methodology Forms

## Formulaires des méthodes d'enquête

Level/ Niveau	Scheduled/ Services réguliers	Charter/ Services d'affrètements	Balance Sheet/ Bilan	Income Statement/ État Revenue et dépenses	Fleet Report Rapport du parc aériens
	Statement/ État 10	Statement/ État 12	Statement/ État 20	Statement/ État 21	Statement/ État 30
I	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly Trimestriel
II	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly Trimestriel
III	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly Trimestriel
IV	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Quarterly Trimestriel
V	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel			Annually Annuel
VI		Annually/ Annuel			Annually Annuel

Once the information is coded according to area of operation and type of aircraft used, it is captured into the data processing system. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyed. The sources of conversion factors applied are:

- (1) the international System Units (SI), and
- (2) the International Civil Aviation Organization.

It should also be noted that passengers are estimated to weigh 100 kgs in the calculation of passenger tonne-kilometres.

Computerized on-line edits identify inconsistencies when the data are captured. Data, which fail to meet the predetermined criteria, are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain the missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleet and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. Confidential data are not shown, but instead are aggregated with other data and appear in the tables with an 'x'. With permission from the Level I carriers, individual company data for their operations are

Après le codage de l'information selon la région du monde et le type d'aéronef, on procède à la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données. Les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (1) le Système international d'unités (SI), et
- (2) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Il faut remarquer aussi qu'on assigne 100kgs par passage dans le calcul des passagers tonnes-kilomètres.

Pendant la saisie de l'information on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Les données confidentielles ne sont pas présentées, mais sont agrégées avec d'autres données et sont présentées dans les tableaux avec un 'x'. Avec l'autorisation des transporteurs aériens canadiens de niveau I, la publication



published. As a result, the publication cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

### Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, the revision is reflected in the annual publication, **Canadian Civil Aviation**. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show differences from the total of the four quarterly income statements in **Air Carrier Operations in Canada**.
- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.

renferme des données se rapportant à chacun de ces transporteurs. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

### Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle (**Opérations des transporteurs aériens au Canada**), les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (**Aviation civile canadienne**). Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.
- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.



- (v) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
- (vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

### Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

### Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

### Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general

- (v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

### Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

### Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

### Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont

fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

## Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "\*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk "\*\*".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

## Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "\*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "\*\*".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).



## Factors Which May Have Influenced The Data

- a) Revisions were made to the 1993 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1993 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1993 publication.
- b) The total number of carriers by level which reported operations for the second quarter of 1994 are shown in the following table with comparative second quarter 1993 data:

	1993	1994	Change Variation	
Level I	4	4	-	Niveau I
Level II	17	16	-5.9	Niveau II
Level III	73	69	-5.5	Niveau III
Level IV	142	137	-3.5	Niveau IV
<b>Total</b>	<b>236</b>	<b>226</b>	<b>-4.2</b>	<b>Total</b>

- c) The total number of carriers which reported nil operations, for the second quarter of 1994 are as follows: Level II - 0, Level III - 1 and Level IV - 4.
- d) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.
- e) Estimates for non-response totalled 1% in the second quarter of 1994.
- f) Canadian Airlines International Ltd. reclassified their reporting of commissions in 1994. This reclassification has no impact on the net loss. Effectively, it reduces the values for passenger revenues on scheduled services, and promotion and sales expenses (part of general services and administration). Accordingly, we have restated the 1993 values to be comparable to those reported in 1994. In the first quarter 1994 edition of this publication, the values for these items were compared to the original 1993 values. The revised values for the first quarter of 1993 are as follows: scheduled passenger revenues, \$393,285, general services and administration, \$298,892, and the net loss remains unchanged at \$78,860.

## Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1993 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1993 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1993.
- b) Le nombre total de transporteurs selon le niveau ayant déclaré des activités pour le deuxième trimestre de 1994 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le deuxième trimestre de 1993 sont également présentées.

- c) Pour le deuxième trimestre de 1994, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau II - 0, niveau III - 1 et niveau IV - 4.
- d) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.
- e) Les estimations pour la non-réponse ont totalisé 1% au deuxième trimestre de 1994.
- f) Les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont reclassifié leur déclaration des commissions en 1994. Cette reclassification n'a aucun impact sur la perte nette. Effectivement, elle réduit les valeurs des recettes-passagers pour les services réguliers ainsi que les dépenses au titre de la publicité et celles-ci sont des composantes des services généraux et administration. Par conséquent, les valeurs de 1993 ont été modifiées afin de les rendre comparables aux valeurs déclarées en 1994. Dans l'édition du premier trimestre de 1994 de cette publication, les valeurs de ces postes étaient comparées aux valeurs originales de 1993. Les valeurs révisées pour le premier trimestre de 1993, sont les suivantes: recettes-passagers pour les services réguliers, 393 285\$ services généraux et administration, 298 892\$, et la perte nette demeure inchangée à 78 860\$.



## Glossary

### Terms Related to Civil Aviation Data

**Aircraft and traffic servicing expenses.** This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

**Available seat-kilometres.** The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

**Available tonne-kilometres.** The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

**Capital gains or losses.** Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

**Charter services.** Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

**Depreciation.** Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

**General administration expenses.** This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

**Goods.** This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

**Goods tonne-kilometres.** A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

**Interest and discount income.** Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

**Interest expenses.** Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

**Level I.** This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods. For this publication level I includes Air Canada and Canadian Airlines International Ltd only. Any other carriers with greater volumes of passengers and/or goods than Level II volumes are included with Level II.

**Level II.** This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

**Level III.** This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

**Level IV.** This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

**Level V.** This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

**Level VI.** This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

**Maintenance expenses.** Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

**Non-operating income and expense.** Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

**Operating expenses.** Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

**Operating income or loss.** The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

**Operating revenues.** Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

**Passenger.** For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

**Passenger-kilometre.** A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

**Passenger load factor.** This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

**Passenger tonne-kilometre.** This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

**Scheduled services.** Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

**Tonne-kilometre.** Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

**Transborder services.** Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

**Weight load factor.** This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

### Terms Related to Fare Basis Data

**Air fare index.** Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

**Average fare.** This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

**Domestic sector.** Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

**Fare basis.** A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

**Fare type group.** For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- **Business class.** A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- **Discount.** A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- **Economy.** A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- **First class.** The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- **Other.** Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

**International sector.** Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

**Long-haul.** Distances of 800 kilometres or more.

**Passenger.** For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

**Scheduled services.** Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

**Southern and northern sectors.** The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

**Short-haul.** Distances of less than 800 kilometres.

### Other Terms

**Travel Price Index.** The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.



## Glossaire

### Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

**Coefficient de chargement.** Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

**Coefficient de remplissage, passagers.** Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

**Dépenses d'exploitation.** Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

**Dépréciation.** Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

**Frais d'entretien.** Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

**Frais de gestion générale.** Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

**Frais de service courant des aéronefs et du trafic.** Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

**Gains ou pertes de capital.** Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

**Intérêts versés.** Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

**Marchandises.** Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

**Niveau I.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes. Pour les fins de cette publication, le niveau I comprend seulement Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée. Tous les autres transporteurs avec des volumes de passagers et/ou de marchandises supérieurs aux volumes des transporteurs de niveau II sont inclus dans le niveau II.

**Niveau II.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

**Niveau III.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

**Niveau IV.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

**Niveau V.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

**Niveau VI.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.



**Passager.** Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

**Passager-kilomètre.** Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

**Recettes d'exploitation.** Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

**Revenus d'intérêts et d'escomptes.** Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

**Revenus et dépenses hors exploitation.** Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

**Revenus ou pertes d'exploitation.** Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

**Services d'affrètement.** Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

**Services réguliers.** Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

**Services transfrontaliers.** Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

**Sièges-kilomètres disponibles.** Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

**Tonnes-kilomètres.** La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

**Tonnes-kilomètres de marchandises.** Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

**Tonnes-kilomètres disponibles.** Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

**Tonnes-kilomètres, passagers.** On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

### Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

**Base tarifaire.** Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

**Groupe tarifaire.** Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- **Classe affaires.** Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- **Classe économique.** Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- **Première classe.** Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- **Réduit.** Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.

- **Autres.** Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

**Indice des tarifs aériens.** Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

**Passager.** Aux fins de l'enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

**Secteurs du nord et du sud.** Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

**Services réguliers.** Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

**Tarif moyen.** On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

**Vols court-courriers.** Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

**Vols intérieurs.** Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

**Vols internationaux.** Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

**Vols long-courriers.** Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

#### Autres termes

**Indice des prix des voyages.** Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

## How to Get the Economic Facts and Analysis You Need on Transportation

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 12th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518  
Facsimile: (613) 951-0579

G. Baldwin  
Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

## Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
12e étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518  
Télécopieur: (613) 951-0579

G. Baldwin  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499





**METHOD OF PAYMENT:**



**Marketing Division  
Publication Sales  
Statistics Canada  
Ottawa, Ontario  
Canada K1A 0T6**

(Please print)

 1-800-267-6677

Charge to VISA or MasterCard. Outside Canada and the U.S. call (613) 951-7277. Please do not send confirmation.



 (613) 951-1584

VISA, MasterCard and Purchase Orders only. Please do not send confirmation. A fax will be treated as an original order.

(Check only one)

☐ Please charge my: ☐ VISA ☐ MasterCard

Card Number 

Signature \_\_\_\_\_

Expiry Date

☐ Payment enclosed \$ \_\_\_\_\_

Please make cheque or money order payable to the  
Receiver General for Canada – Publications.

Purchase Order Number \_\_\_\_\_

(Please enclose)

Authorized Signature

Company

Department

## Attention

Title

Address

City

Province

Postal Code

Phone

Fax

Please ensure that all information is completed.

[illegible]

**Note:** Catalogue prices for U.S. and other countries are shown in US dollars.

GST Registration # R121491807

Cheque or money order should be made payable to the  
*Receiver General for Canada – Publications.*

Canadian clients pay in Canadian funds and add 7% GST. Foreign clients pay total amount in US funds drawn on a US bank. Prices for US and foreign clients are shown in US dollars.

SUBTOTAL

**DISCOUNT**  
(if applicable)

**GST (7%)**  
(Canadian clients only)

GRAND TOTAL

PF 093238

## THANK YOU FOR YOUR ORDER!

Statistics  
CanadaStatistique  
Canada

# Canada



*Don't let the changing world  
take you by surprise!*

*Ne soyez pas dépassé  
par les événements!*



**An aging population. Lone-parent families. A diverse labour force. Do you know how today's social changes will affect your future ... your organization ... and your family?**

Keep pace with the dramatic shifts in Canada's evolving social fabric with Statistic Canada's best-selling quarterly, *Canadian Social Trends*. With vast and varied reports on major changes in key social issues and trends, this periodical incorporates findings from over 50 national surveys.

Written by some of Canada's leading-edge social analysts, *Canadian Social Trends* combines painstaking research with dynamic prose on topics like ethnic diversity, low-income families, time-crunch stress, violent crime and much more — all in a colourful, easy-to-read, magazine format.

*A lasting record of changing times!*

Join the thousands of business and policy analysts, social-science professionals, and academics who trust *Canadian Social Trends* to demystify the causes and consequences of change in Canadian society. Don't miss a single issue — subscribe today.

*Canadian Social Trends* (catalogue number 11-0080XPE) is \$34 annually in Canada, US\$41 in the United States and US\$48 in other countries.

**Le vieillissement de la population. Les familles monoparentales. La diversification de la population active. Savez-vous comment les changements sociaux d'aujourd'hui vont se répercuter sur votre avenir, votre organisation, votre famille?**

Suivez l'évolution spectaculaire de la société canadienne grâce à *Tendances sociales canadiennes*, une publication trimestrielle de Statistique Canada. Avec des articles vastes et variés sur les principaux changements caractérisant les questions et les tendances sociales principales, cette publication intègre les résultats de plus de 50 enquêtes nationales.

Certains des analystes sociaux les plus reconnus du Canada rédigent des articles dans *Tendances sociales canadiennes*. Ils présentent les résultats de recherches minutieuses dans un style attrayant pour des sujets tels que la diversité ethnique, les familles à faible revenu, le stress dû au manque de temps, le crime et bien d'autres encore dans une revue haute en couleur et de lecture aisée.

*Un dossier permanent d'une époque en évolution!*

Des milliers d'analystes des entreprises et des politiques, de professionnels des sciences sociales et d'universitaires lisent *Tendances sociales canadiennes* pour identifier les causes et les conséquences de l'évolution de la société canadienne. Ne manquez pas un numéro, abonnez-vous dès aujourd'hui.

L'abonnement annuel à *Tendances sociales canadiennes* (n° 11-0080XPF au catalogue) coûte 34 \$ au Canada, 41 \$ US aux États-Unis et 48 \$ US dans les autres pays.

To order, write to Statistics Canada, Marketing Division, Sales and Service, 120 Parkdale Ave., Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

If more convenient, fax your order to 1-613-951-1584 or call toll-free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

Pour passer votre commande, écrivez à Statistique Canada, Division du marketing, Vente et service, 120, av. Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou adressez-vous au centre de services-conseils de Statistique Canada le plus proche de chez vous et dont la liste figure dans cette publication.

Vous pouvez aussi envoyer votre commande par télécopieur, au 1-613-951-1584, ou téléphoner sans frais au 1-800-267-6677 et donner votre numéro de carte VISA ou MasterCard.



# CANADA A PORTRAIT

A CELEBRATION  
OF OUR GREAT NATION

# UN PORTRAIT DU CANADA

POUR CÉLÉBRER LA  
GRANDEUR DE NOTRE PAYS

Canada challenges the imagination. Imagine a country where Newfoundlanders live closer to Africans than they do to fellow Canadians in British Columbia. Or a country with an island that has a glacier bigger than Ireland. Imagine a country with two million lakes, and the world's longest coastline – but that shares a border with only one nation.

Statistics Canada has created the 54th edition of **Canada: A Portrait** as a celebration of our great nation. Drawn from Statistics Canada's rich palette of national data, it paints a picture of where we are socially, economically, culturally and politically.

Over 60 unique and beautiful photographs combined with lively text, provide a close-up look at the Canada of today.

Experience this land's remarkable natural regions and diverse human landscape through six chapters entitled: **This Land, The People, The Society, Arts and Leisure, The Economy, and Canada in the World.**

Eminent Canadians such as astronaut Roberta Bondar, former hockey star Jean Béliveau, and writer W.O. Mitchell have contributed their personal visions of Canada.

**Canada: A Portrait** is a beautiful illustration of the Canada of today.

Presented in a 30 cm X 23 cm (12 1/4" X 9") format, prestige hardcover, with over 200 pages, **Canada: A Portrait** (Catalogue No. 11-403E) is available in Canada for \$38.00 plus GST, US \$41.95 in the United States, and US \$48.95 in other countries.

To order write **Statistics Canada, Publications Sales, Ottawa, Ontario, K1A 0T6** or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication. For faster ordering call toll-free **1-800-267-6677** and use your VISA and MasterCard or fax your order to **(613) 951-1584**.

Le Canada est un pays qui défie l'imagination. Imaginez un pays où les Terre-Neuviens vivent plus près des Africains que de leurs compatriotes de la Colombie Britannique. Un pays où se trouve une île sur laquelle s'étend un glacier plus grand que l'Irlande. Imaginez un pays qui compte 2 millions de lacs et le plus long littoral du monde, et pourtant un seul voisin.

Statistique Canada a créé la 54<sup>e</sup> édition d'**Un portrait du Canada** pour célébrer la grandeur de notre pays. C'est à partir du riche éventail de données nationales de Statistique

Canada que l'on a brossé ce tableau de notre situation sociale, économique, culturelle et politique.

Plus de 60 magnifiques photos, mariées à un texte vivant, offrent une vision claire et détaillée de ce qu'est le Canada d'aujourd'hui.

Découvrez les splendides régions naturelles de ce pays, de même que son paysage humain des plus diversifiés, à travers six chapitres intitulés :

**Le territoire, La population, La société, Les arts et les loisirs, L'économie et Le Canada dans le monde.**

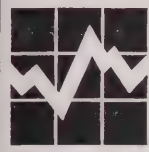
D'éminents Canadiens, tels Roberta Bondar, astronaute Jean Béliveau, ancienne vedette de hockey, et W.O. Mitchell, écrivain, y font part de leur vision personnelle du Canada.

**Un portrait du Canada**... un magnifique ouvrage de collection qui décrit admirablement bien le Canada d'aujourd'hui.

Présenté dans un format de 30 cm sur 23 cm (12,25 po X 9 po), dans une couverture rigide de luxe et en plus de 200 pages, **Un portrait du Canada** (N° 11-403F au catalogue) coûte 38 \$ plus TPS au Canada, 41,95 \$ US aux États-Unis et 48,95 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, écrivez à **Statistique Canada, Vente des publications, Ottawa (Ontario), K1A 0T6** ou communiquez avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus proche. La liste figure dans la publication. Pour commander plus rapidement, composez sans frais le **1-800-267-6677** et utilisez votre carte VISA ou MasterCard ou télécopiez votre commande au **(613) 951-1584**.



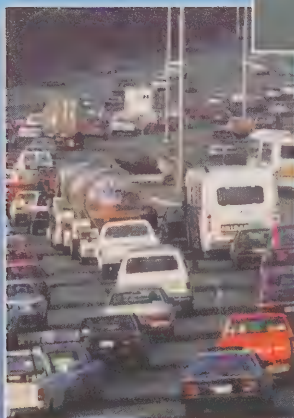


# Air Carrier Operations in Canada

July-September 1994

# Opérations des transporteurs aériens au Canada

Juillet-septembre 1994





## Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on CD, diskette, computer print-out, microfiche, microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct online access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable database and retrieval system.

## How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,  
Transportation Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 Telephone: (613-953-0767) or to the Statistics Canada reference centre in:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montréal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland, Labrador, Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
Southern Alberta	1-800-882-5616
Alberta and Northwest Territories	1-800-563-7828
British Columbia and Yukon	1-800-663-1551

<b>Telecommunications Device for the Hearing Impaired</b>	<b>1-800-363-7629</b>
<b>Toll-free Order-only Line (Canada and United States)</b>	<b>1-800-267-6677</b>

## How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Marketing Division, Sales and Service, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

(1-613-951-7277)  
Facsimile Number (1-613-951-1584)  
Toronto Credit Card Only (1-416-973-8018)

## Standards of Service to the Public

To maintain quality service to the public, Statistics Canada follows established standards covering statistical products and services, delivery of statistical information, cost-recovered services and service to respondents. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

## Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche, microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinales et le système d'extraction de Statistique Canada.

## Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doit être adressée à la:

Centre des statistiques de l'aviation,  
Division des transports,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 téléphone: (613-951-0767) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montréal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve, Labrador, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
Sud de l'Alberta	1-800-882-5616
Alberta et Territoires du Nord-Ouest	1-800-563-7828
Colombie-Britannique et Yukon	1-800-663-1551

<b>Appareils de télécommunications pour les malentendants</b>	<b>1-800-363-7629</b>
<b>Numéro sans frais pour commander seulement (Canada et États-Unis)</b>	<b>1-800-267-6677</b>

## Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Division du marketing, Ventes et Service, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

(1-613-951-7277)  
Numéro du télécopieur (1-613-951-1584)  
Toronto Carte de crédit seulement (1-416-973-8018)

## Normes de service au public

Afin de maintenir la qualité du service au public, Statistique Canada observe des normes établies en matière de produits et de services statistiques, de diffusion d'information statistique, de services à recouvrement des coûts et de services aux répondants. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le Centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.





Statistics Canada  
Transportation Division  
Aviation Statistics Centre

# Air Carrier Operations in Canada

July-September 1994

Statistique Canada  
Division des transports  
Le Centre des statistiques de l'aviation

# Opérations des transporteurs aériens au Canada

Juillet-septembre 1994

Published by authority of the Minister  
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry, 1995

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

September 1995

Price: Canada: \$30.00 per issue,  
\$99.00 annually  
United States: US\$36.00 per issue,  
US\$119.00 annually  
Other Countries: US\$42.00 per issue,  
US\$139.00 annually

Catalogue No. 51-002, Vol. 25, No. 3

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre  
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 1995

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Septembre 1995

Prix : Canada : 30 \$ l'exemplaire,  
99 \$ par année  
États-Unis : 36 \$ US l'exemplaire,  
119 \$ US par année  
Autres pays : 42 \$ US l'exemplaire,  
139 \$ US par année

N° 51-002 au catalogue, vol. 25, n° 3

ISSN 0008-2570

Ottawa

## Note of Appreciation

*Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses, governments and other institutions. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.*

## Note de reconnaissance

*Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises, les administrations canadiennes et les autres organismes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.*

## Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- e estimated figures.
- P preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

## Conversion Factors

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperial
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short 2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

## Acknowledgements

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of D. Dodds, Director, Transportation Division and G. Baldwin, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit of which A. Mathieson is the Unit Head, R. Lund is the Statistician, and D. Bunting is Head of Production. It is also a product of the Fare Analysis and International Traffic Unit of which L. Di Piéto is the Unit Head, B. Snider is the Statistician and G. Lorrain is the Statistical Assistant.

The following persons also contributed directly and indirectly to the preparation of this publication:

### Civil and General Aviation Unit:

Denise Paul	Madeleine Saumier
Don Kirkpatrick	Micheline Gaudreau
Douglas Ryan	Daniel Fortin

### Fare Analysis and International Traffic Unit:

Diane Denis	Sylvie Moreau
-------------	---------------

### System Section:

Marc Maisonneuve

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences - Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 - 1984.



## Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- e nombres estimés.
- P nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

## Facteurs de conversion

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	Impériales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte 2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

## Remerciements

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et G. Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale, dont A. Mathieson est le chef de section, R. Lund est le statisticien et D. Bunting est le chef de la production. La Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international, dont L. Di Piéto est le chef de section, B. Snider est le statisticien et G. Lorrain est l'adjointe à la statistique ont également contribué à la production de cette publication.

Les personnes suivantes ont également contribué, directement ou indirectement, à la préparation de cette publication:

### Sous-section de l'aviation civile et générale:

Denise Paul	Madeleine Saumier
Don Kirkpatrick	Micheline Gaudreau
Douglas Ryan	Daniel Fortin

### Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international:

Diane Denis	Sylvie Moreau
-------------	---------------

### Section des systèmes:

Marc Maisonneuve

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" - "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 - 1984.



**Table of Contents**

	Page
Highlights	v
Introduction	vii
Special Articles	
Recent Trends in Canadian airline costs	

**SECTION 1 THE QUARTER IN REVIEW**

Table 1.1 Ratios – Canadian Air Carriers, Level I	1
Table 1.2 Selected Economic and Demographic Indicators	2

**SECTION 2 OPERATING STATISTICS**

Table 2.1 Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3
Table 2.2 Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4
Table 2.3 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5
Table 2.4 Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7

**SECTION 3 FINANCIAL DATA**

Table 3.1 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8
Table 3.2 Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	9

**SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA**

Table 4.1 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11
Table 4.2 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12

**Table des matières**

	Page
Faits saillants	v
Introduction	vii
Études spéciales	
Les frais des transporteurs aériens canadiens : tendances récentes	

**SECTION I REVUE DU TRIMESTRE**

Tableau 1.1 Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis	2

**SECTION 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION**

Tableau 2.1 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2 Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Tableau 2.3 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Tableau 2.4 Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7

**SECTION 3 DONNÉES FINANCIÈRES**

Tableau 3.1 Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Tableau 3.2 Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9

**SECTION 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT**

Tableau 4.1 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Tableau 4.2 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12



**Table of Contents – Concluded****Table des matières – fin**

	Page		Page
<b>SECTION 5 FARE BASIS DATA</b>		<b>SECTION 5 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE</b>	
Table 5.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	14	Tableau 5.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	14
Table 5.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15	Tableau 5.2 Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Table 5.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15	Tableau 5.3 Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Table 5.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	16	Tableau 5.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	16
Table 5.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	17	Tableau 5.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	17
Table 5.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	18	Tableau 5.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	18
Notes to Users		Notes aux utilisateurs	
Methodology and Data Limitations	21	Méthodes et restrictions	21
Factors Which May Have Influenced the Data	26	Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	26
Glossary	27	Glossaire	29

## Highlights

### Operating Statistics

- On a year-over-year basis, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) reported increases of 11% and 6% respectively, in passenger-kilometres flown on scheduled routes in the third quarter of 1994. Their respective totals of 7.7 billion and 6.5 billion passenger-kilometres represent the highest third quarter levels ever reached by these two carriers. The market share held by the two carriers did not differ substantially from the third quarter of previous years.
- CAIL's passenger load factor on scheduled services remained at roughly 77%. Passenger load factor is a measure of the fullness of the aircraft calculated as passenger-kilometres divided by available seat-kilometres, (a measure of capacity). CAIL's load factor reached its lowest levels during the quarters of 1991. In the third quarter of 1991, it was 71%. CAIL has reported improved load factors in almost all of the quarters of the last three years. Air Canada's passenger load factor has been decreasing steadily in recent years and continued to do so in this quarter. In the third quarter of 1994 Air Canada's load factor was 69%, compared to a high of 76%, reached in the third quarter of 1990. Air Canada noted the addition of four aircraft as a factor in increasing their capacity.
- The Air Canada Connectors (the network of Air Canada affiliate carriers) flew 507 million passenger-kilometres in the third quarter of 1994. This is a 17% increase over the same quarter of 1993 and represents a record level of operations for the group. The previous record was 468 million in the third quarter of 1990.

### Financial Data

- Air Canada reported a "basic" income (operating income plus interest income minus interest expenses) of \$100 million during the third quarter of 1994. This is the sixth consecutive quarter in which Air Canada has improved on its basic quarterly income, on a year-over-year basis. In the last three years, Air Canada's basic performance in the third quarter has fluctuated between a loss of \$18 million and an income of \$39 million. The highest third quarter basic income levels that Air Canada has reached are \$110 million in 1986, and \$102 million in 1989.

## Faits saillants

### Statistiques d'exploitation

- Sur la base d'une année à l'autre, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré des hausses respectives de 11% et 6% du nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les routes régulières au cours du troisième trimestre de 1994. Leurs totaux respectifs de 7,7 milliards et 6,5 milliards de passagers-kilomètres réalisés représentent les plus hauts niveaux atteints par ces deux transporteurs au cours du troisième trimestre. La part du marché détenue par ces deux transporteurs n'a pas changé substantiellement par rapport au troisième trimestre des années précédentes.
- Le coefficient de remplissage de LACI sur les routes régulières est demeuré à environ 77%. Le coefficient de remplissage est une mesure dans laquelle l'appareil est rempli et qui s'obtient en divisant le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles (une mesure de capacité). Le coefficient de remplissage de LACI a atteint ses plus bas niveaux au cours des trimestres de 1991. Au cours du troisième trimestre de 1991, il était de 71%. LACI a déclaré des hausses du coefficient de remplissage dans presque chaque trimestre au cours des trois dernières années. Le coefficient de remplissage d'Air Canada a diminué constamment au cours des dernières années et cette tendance s'est maintenue lors de ce trimestre. Au troisième trimestre de 1994, le coefficient de remplissage d'Air Canada était de 69%, comparativement à un sommet de 76% atteint au troisième trimestre de 1990. Air Canada a noté l'addition de quatre aéronefs comme un facteur d'accroissement de leur capacité.
- Les Liaisons d'Air Canada (le réseau de transporteurs affiliés d'Air Canada) ont réalisé 507 millions de passagers-kilomètres au cours du troisième trimestre de 1994. Ceci représente une augmentation de 17% par rapport au même trimestre de 1993 et un niveau record pour les opérations de ce groupe. Le record précédent obtenu au troisième trimestre de 1990 était de 468 millions.

### Données financières

- Air Canada a déclaré un revenu de «base» (revenu d'exploitation plus les revenus d'intérêts moins les intérêts versés) de 100 millions\$ au cours du troisième trimestre de 1994. Ceci est le sixième trimestre consécutif au cours duquel Air Canada a amélioré son revenu de base trimestriel, sur la base d'une année à l'autre. Au cours des trois dernières années, le rendement de base d'Air Canada au troisième trimestre a varié entre une perte de 18 millions\$ et un revenu de 39 millions\$. Les niveaux de revenu de base les plus élevés atteints par Air Canada au troisième trimestre étaient de 110 millions\$ en 1986 et de 102 millions\$ en 1989.



- CAIL reported a record high \$96 million basic income in the third quarter of 1994. CAIL had previously reported a record high basic income of \$81 million in the third quarter of 1987. This marks the third consecutive quarterly improvement, and also reflects steady improvement in CAIL's third quarter basic income since \$18 million was reported in 1991.
- Both of the high basic incomes of Air Canada and CAIL came on the strength of record operating revenues in the third quarter of 1994. Air Canada reported \$901 million in revenue, up 14% over the \$791 million reported in the same quarter of the previous year, and slightly higher than the previous high of \$897 million earned in 1989. CAIL's revenue rose by 8% and is a record high even though the 1993 and 1994 data reflect a reclassification of their commissions which reduces the values for passenger revenue on scheduled services. Air Canada and CAIL reported increases of 17% and 8% respectively on scheduled passenger revenues in the third quarter of 1994.
- LACI a déclaré un sommet inégalé de 96 millions\$ au titre du revenu de base au cours du troisième trimestre de 1994. LACI avait déclaré antérieurement un sommet inégalé à ce titre, soit 81 millions\$ au cours du troisième trimestre de 1987. Ce montant signifie la troisième amélioration trimestrielle consécutive, et il reflète également une amélioration soutenue du revenu de base de LACI au troisième trimestre, soit depuis qu'un montant de 18 millions\$ avait été déclaré en 1991.
- Les revenus de base inégalés pour Air Canada et LACI s'expliquent par la force des recettes d'exploitation (un sommet) au troisième trimestre de 1994. Air Canada a déclaré des recettes de 901 millions\$, en hausse de 14% par rapport aux recettes de 791 millions\$ déclarées au même trimestre de l'année précédente et légèrement supérieures à celles de 897 millions\$ générées en 1989, soit le sommet précédent. Les recettes de LACI ont augmenté de 8% et elles représentent un sommet inégalé bien que les données de 1993 et 1994 reflètent une reclassification de leurs commissions, laquelle réduit les valeurs des recettes-passagers sur les routes régulières. Air Canada et LACI ont déclaré des hausses respectives de 17% et 8% au titre des recettes-passagers sur les routes régulières au troisième trimestre de 1994.

## Fare Basis Data

- In the third quarter of 1994, the economy fare index for domestic scheduled services reached a record 176, up 4% from 1993, while the discount fare index increased to 143. For international markets, the economy fare index rose to a record level of 157, up by 10% over 1993, while the discount fare index increased by 4% from the previous year to a record 117.
- During the third quarter of 1994, 73% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from 68% in the third quarter of 1993. In international markets, more than four out of every five scheduled passengers (81%) flew on discount fares.
- The increase in the use of discount fares in the third quarter of 1994 was widespread among the provinces, with eight provinces posting increases. Quebec and Ontario posted the largest increases in the use of discount fares, with gains of 13 and 7 percentage points, respectively, when compared to the same period in 1993.
- The average air fare paid by passengers on all domestic city-pairs was a third quarter record of \$201, up 4% from the average of \$193 reported a year earlier. The average fare paid by international passengers increased by 9% from a year earlier to an all-time record of \$419.
- Au cours du troisième trimestre de 1994, l'indice des tarifs de la classe économique pour les services réguliers intérieurs a atteint un sommet de 176, en hausse de 4% par rapport à 1993, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté pour s'établir à 143. Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs économiques a augmenté de 10% par rapport à 1993 pour atteindre un niveau record de 157, alors que l'indice des tarifs réduits a progressé de 4% par rapport à l'année précédente pour atteindre un sommet de 117.
- Au cours du troisième trimestre de 1994, 73% des passagers des vols réguliers intérieurs ont profité de tarifs réduits, en regard de 68% au cours du troisième trimestre de 1993. Dans les marchés internationaux, plus de quatre passagers sur cinq (81%) ont voyagé à prix réduit.
- L'augmentation de l'utilisation des tarifs réduits au cours du troisième trimestre de 1994 fut répandue parmi les provinces, huit de celles-ci ayant enregistré des hausses. Le Québec et l'Ontario, avec des hausses respectives de 13 et 7 points de pourcentage, ont enregistré les plus fortes augmentations de l'utilisation des tarifs réduits par rapport à la même période en 1993.
- Le tarif aérien moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à 201\$, soit un sommet pour un troisième trimestre. Cette moyenne représente une hausse de 4% par rapport à la moyenne de 193\$ déclarée une année plus tôt. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux était de 419\$ – un sommet inégalé peu importe le trimestre – en hausse de 9% par rapport à l'année précédente.

## Données sur la base tarifaire



## Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada** and the redesigned annual publication **Canadian Civil Aviation** maintain most of the past series and also includes fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The quarterly publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses.

This publication, **Air Carrier Operations in Canada**, provides some historical perspective, displaying data for the current reference period and the same quarter of the previous year.

## Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente.

## Special Articles

### Recent Trends in Canadian Airline Costs

by Robert Lund

#### Introduction

In this article, the expenses of the two Canadian major scheduled carriers (MSC's), Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) and the large charter carriers (CC's) are reviewed. The charter carriers included Air Transat, Canada 3000, Nationair, Royal (which began in 1992) and Worldways (between 1988 and 1990). Two types of approaches were followed. One is a proportional analysis of the four types of expenses (aircraft ownership, fuel, flight crew and "other" costs). The other approach is to use a ratio of expenses as a percentage of output, measured in tonne-kilometres performed.

#### Results - Proportional Costs Approach

In measuring expenses proportionally, it was found that in the last few years, both groups spent roughly the same percentage on aircraft ownership costs. (These are aircraft rental, interest and depreciation on flight equipment.) The MSC's spent proportionally more on flight crew and less on fuel than the CC's. The proportion spent on all "other" costs was almost the same in 1993. In recent years, both groups have spent an increasing proportion of their expenses on aircraft costs and less on fuel costs. This occurred as carriers upgraded their aircraft, achieving better fuel economy.

## Études spéciales

### Les frais des transporteurs aériens canadiens: tendances récentes

par Robert Lund

#### Introduction

Cet article traite des dépenses des deux principaux transporteurs canadiens à services réguliers (PTSR), soit Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), et de celles des grands transporteurs à services d'affrètement (TSA). Les transporteurs à services d'affrètement comprennent Air Transat, Canada 3000, Nationair, Royal (depuis 1992) et Worldways (de 1988 à 1990). Deux méthodes d'analyse ont été employées. La première est une analyse proportionnelle des quatre types de dépenses (propriété d'aéronefs, carburant, personnel navigant et «autres» frais). L'autre méthode consiste à utiliser un rapport des dépenses en pourcentage de la production, laquelle est mesurée en tonnes-kilomètres.

#### Résultats - Méthode des frais proportionnels

En mesurant les dépenses de façon proportionnelle, on a constaté que durant les dernières années, les deux groupes ont dépensé à peu près le même pourcentage en frais de propriété d'aéronefs. (Ces frais comprennent la location d'aéronefs, les intérêts et l'amortissement de l'équipement de vol.) Sur une base proportionnelle, les PTSR ont dépensé plus en frais de personnel navigant et moins en frais de carburant que les TSA. La proportion de tous les «autres» frais était à peu près la même en 1993. Au cours des dernières années, les deux groupes ont consacré une proportion de plus en plus grande de leurs dépenses aux frais d'aéronefs et une plus petite proportion aux frais de carburant. Cela est dû au fait que les transporteurs ont perfectionné leurs aéronefs et réalisé de meilleures économies de carburant.

Figure 1

Aircraft Costs as Percentage of Total Costs

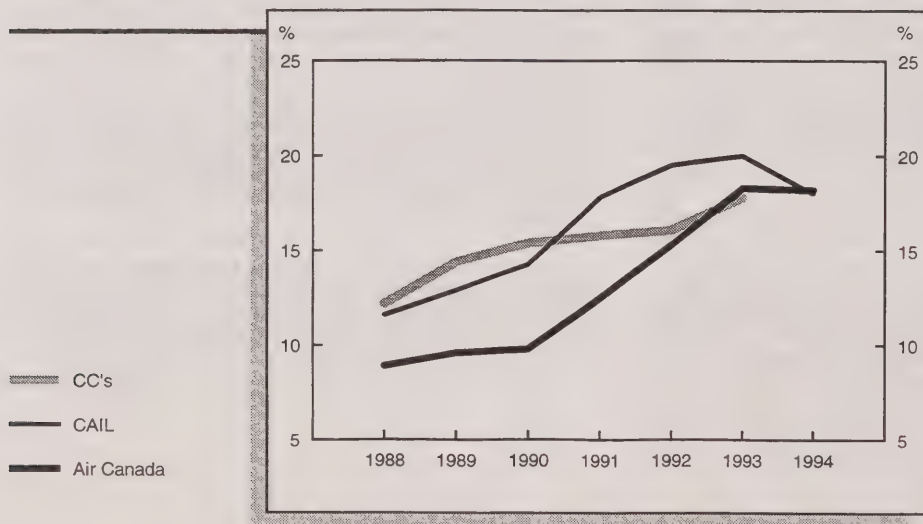


Figure 1

Coûts des aéronefs en pourcentage des coûts totaux

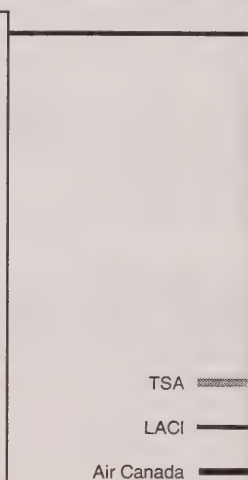


Figure 2

Flight Crew Costs as Percentage of Total Costs

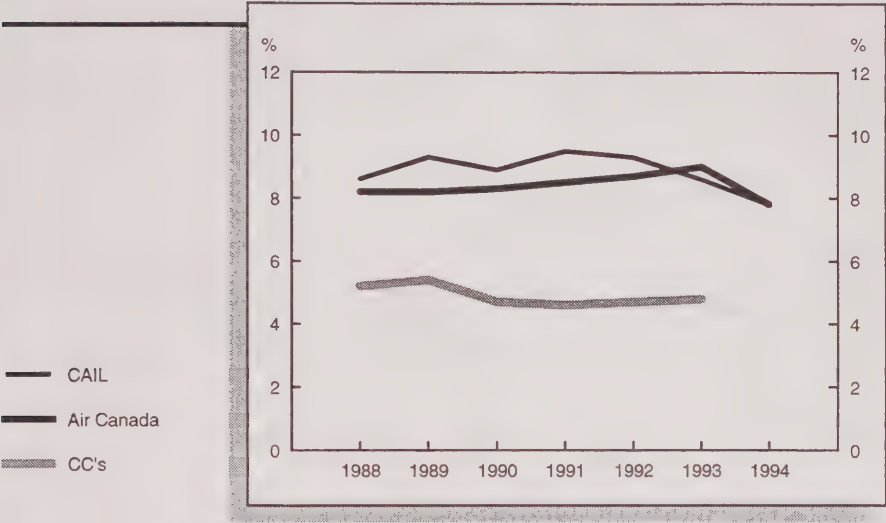


Figure 2

Coûts du personnel navigant en pourcentage des coûts totaux

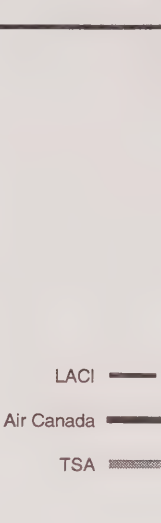


Figure 3

Fuel Costs as Percentage of Total Costs

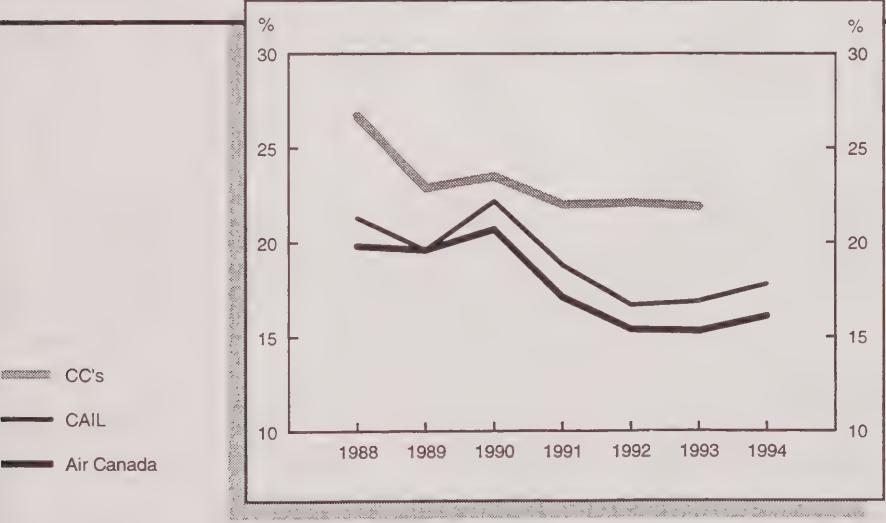


Figure 3

Coûts du carburant en pourcentage des coûts totaux

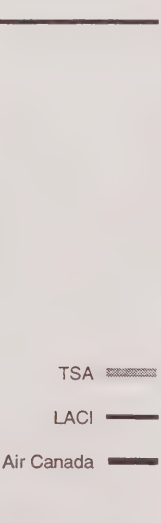




Figure 4

## Other Costs as Percentage of Total Costs

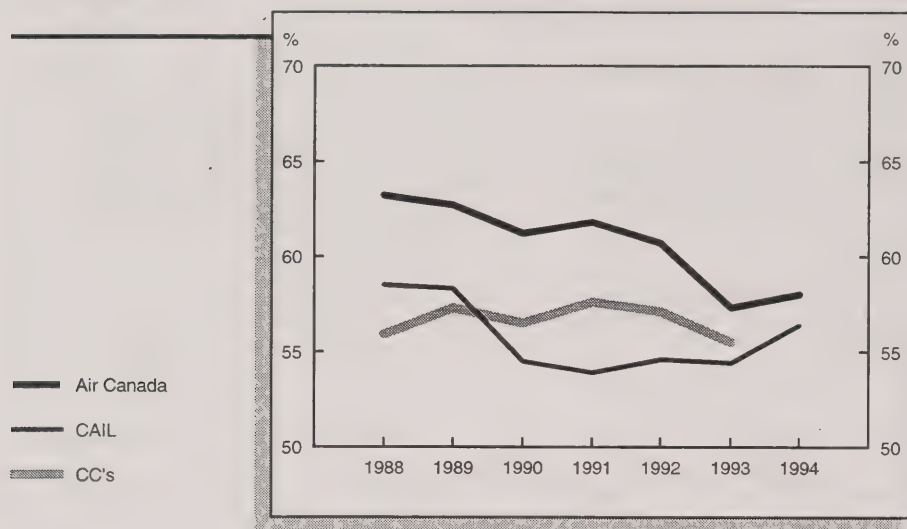


Figure 4

## Autres coûts en pourcentage des coûts totaux

Air Canada  
LACI  
TSA

Figure 2 shows that the MSC's spent proportionally more on flight crew costs. In 1993, the MSC's spent \$123,000 per pilot/co-pilot, compared to \$67,000 by the CC's. This would tend to push up the proportion of costs spent on flight crew by the MSC's. However, even if these rates of pay were the same, the MSC's would have a higher proportion of costs allocated to flight crew. One factor affecting this is the combination of distances involved and flight duty limitations. Because of the limitations, MSC's are required to use two crews on certain flights, and particularly on many round trips, while CC's are rarely required to do this. This involves much higher costs for hotels and meals which are included in flight crew costs. One factor which would influence flight crew costs in the opposite direction is that CC's are required to have a flight engineer (i.e. a third person in the crew) on proportionally more of their aircraft than the MSC's do.

Figure 3 shows that the MSC's spent proportionally less on fuel. Fuel prices were roughly 3% lower for the MSC's than the CC's. However, even if the prices were the same, the MSC's would still have proportionally lower expenditures on fuel. One reason for this is that the passenger load factor for MSC's in 1993 (66%) is lower than that of the charter carriers (85%). Passenger load factor is a measure of the fullness of the aircraft. As a result, CC's spend proportionally more on fuel relative to the size of their overall operation (or total budget) than the MSC's do.

Comme le montre la figure 2, les frais du personnel navigant étaient proportionnellement plus élevés pour les PTRS. En 1993, les dépenses des PTRS par pilote/copilote se sont élevées à 123 000 \$, comparativement à 67 000 \$ pour les TSA. Cela aurait tendance à accroître la proportion des frais consacrés au personnel navigant par les PTRS. Cependant, même si les taux de rémunération étaient les mêmes, la proportion des frais consacrés au personnel navigant serait quand même plus élevée pour les PTRS. L'un des facteurs en cause est la combinaison des distances et des limites du service de vol. À cause de ces limites, les PTRS doivent utiliser deux équipages sur certains vols, en particulier dans le cas de nombreux aller-retour, tandis que les TSA sont rarement obligés de le faire. Cela entraîne des frais beaucoup plus élevés pour l'hébergement et les repas, lesquels sont inclus dans les frais de personnel navigant. Par contre, contrairement aux PTRS, les TSA sont obligés d'avoir un mécanicien navigant (c.-à-d. un troisième membre d'équipage) à bord d'un nombre proportionnellement plus élevé de leurs aéronefs, ce qui constitue un facteur pouvant avoir une incidence inverse sur les frais de personnel navigant.

La figure 3 indique que les frais du carburant étaient proportionnellement moins élevés pour les PTRS. Les frais de carburant des PTRS ont été d'environ 3 % inférieurs à ceux des TSA. Cependant, même si les prix étaient semblables, les frais de carburant des PTRS seraient quand même proportionnellement moins élevés. L'une des raisons est que le coefficient d'occupation des PTRS (66 %) était inférieur à celui des TSA (85 %) en 1993. Le coefficient d'occupation est une mesure du remplissage des aéronefs. Par conséquent, comparativement aux PTRS, les TSA ont des frais de carburant proportionnellement plus élevés par rapport à l'ampleur de leurs activités globales (ou à leur budget total).

## Results – Costs as a Percentage of Output Approach

The biggest difference between the two groups shows up when costs are taken as a percentage of output (tonne-kilometres). The amount of money spent by the CC's to produce a unit of output is well below that required by the MSC's. This feature is particularly apparent in the flight crew cost and "other" cost areas.

Figure 5

### Flight Crew Costs per Tonne-kilometre Flown

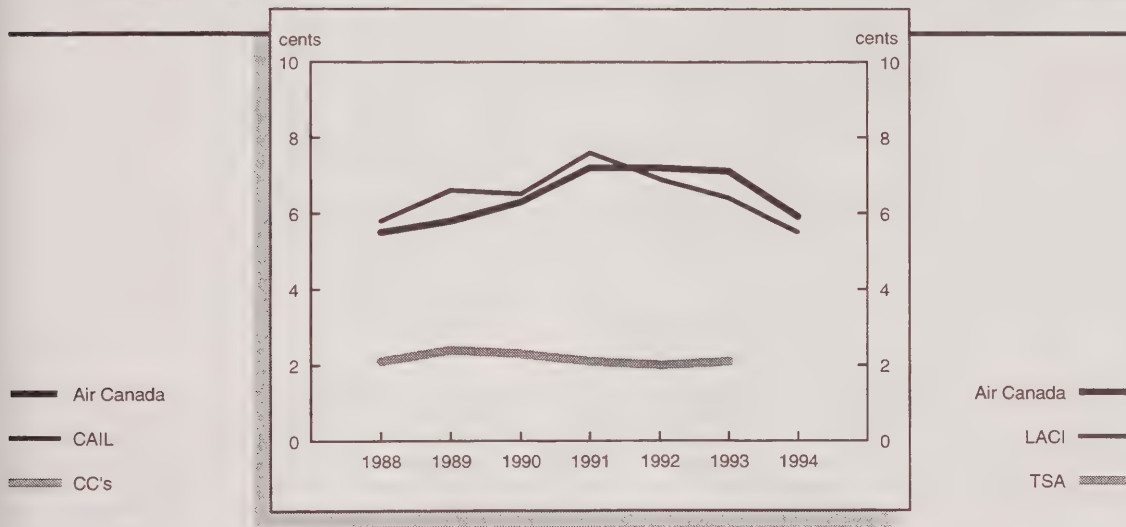


Figure 5

### Coûts du personnel navigant par tonne-kilomètre réalisée

Flight crew costs as a percentage of tonne-kilometres did not change much for either Air Canada or CAIL over the period 1988 to 1994. Air Canada's flight crew costs increased by 6%, while their output rose by 19%. However, the number of pilots employed by Air Canada dropped by 28%, while those at CAIL dropped by 1%. Obviously, pilots at both of these carriers are producing much more per person. However, the wage per pilot grew by roughly 30% over these years for both carriers. As a result, there is no improvement in Figure 5.

Figure 6 shows that "other" costs are largely the same in 1994 as in 1988 for Air Canada and CAIL. Air Canada produced roughly the same output in both years but with a 25% reduction in expenditures on non-pilot employees, (whose wages go into "other" expenses) in 1994. This indicates that they must

De 1988 à 1994, les frais de personnel navigant en pourcentage des tonnes-kilomètres n'ont pas beaucoup changé, ni pour Air Canada ni pour LACI. Les frais de personnel navigant d'Air Canada ont augmenté de 6 %, tandis que sa production a diminué de 1 %. Les frais de LACI ont augmenté de 13 %, tandis que leur production s'est accrue de 19 %. Toutefois, le nombre de pilotes employés par Air Canada a diminué de 28 %, tandis que chez LACI ce nombre a diminué de 1 %. Il est évident que les pilotes de ces deux transporteurs produisent plus par personne. Cependant, au cours de la même période, la rémunération par pilote a augmenté d'environ 30 % pour les deux transporteurs. Par conséquent, la figure 5 ne montre aucune amélioration.

La figure 6 indique que pour Air Canada et LACI, les «autres» frais étaient à peu près les mêmes en 1994 qu'en 1988. Au cours de ces deux années, Air Canada a enregistré à peu près le même niveau de production, mais il a aussi réduit de 25% ses dépenses au titre des employés autres que les pilotes. En 1994, pour ces employés, la rémunération

Figure 6

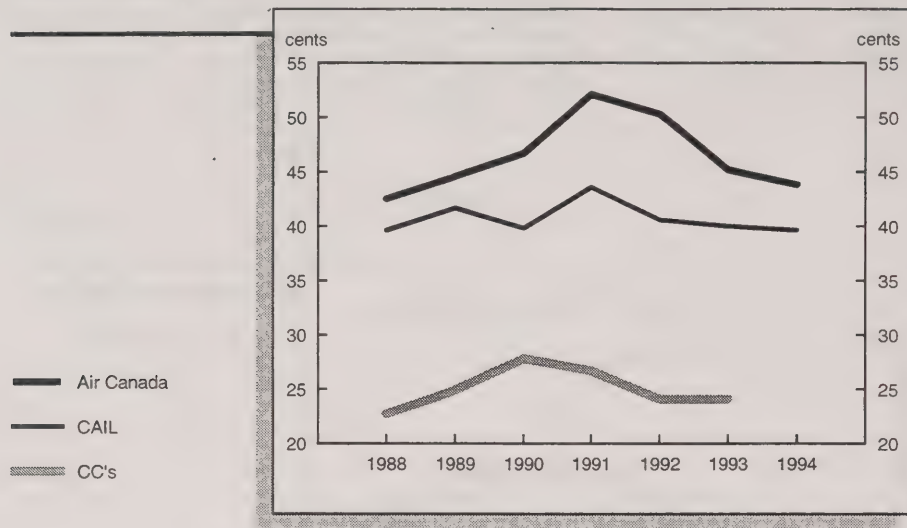
Other Costs per  
Tonne-kilometre Flown

Figure 6

Autres coûts par  
tonne-kilomètre réalisée

Air Canada  
LACI  
TSA

have increased their "other" expenses elsewhere, (for example, in fees paid and in goods or services purchased). CAIL's expenditures on non-pilot employees rose by 32%, which is much more than their output increased. This indicates that they must be spending less on fees and purchases.

## Notes

## Expense Items Used

Only expense items that are known to be part of the continuing operations of the carriers (referred to as the basic items) were included. Large scale write-offs, or a capital gain on the sale of an aircraft are not considered to be something that would normally result from the day-to-day operations of an airline. Therefore capital gains (losses) and miscellaneous items were not included in this analysis.

## Items Included in "Other" Costs

Landing fees, aircraft insurance, in-flight service (e.g. cabin crew costs, food, passenger liability, insurance, etc.), aircraft and traffic servicing (inspection, fueling and parking of aircraft, enplaning and deplaning traffic, as well as expenses in

fait partie des «autres» dépenses. Cela indique qu'Air Canada a dû augmenter ses «autres» dépenses dans d'autres catégories (par exemple, les droits acquittés et les achats de biens ou de services). Les dépenses de LACI au titre des employés autres que les pilotes ont augmenté de 32 %, ce qui dépasse de loin l'accroissement de leur production. Cela indique que LACI doit dépenser moins au chapitre des droits et des achats.

## Notes

## Articles de dépense utilisés

Seuls les articles de dépense qui sont reconnus comme faisant partie des activités continues des transporteurs (appelés articles directs) ont été inclus. Les pertes importantes ou les gains de capital résultant de la vente d'un aéronef ne sont pas considérés comme des éléments qui découlent normalement des activités quotidiennes d'un transporteur aérien. Par conséquent, les gains (pertes) de capital et les articles divers n'ont pas été inclus dans cette analyse.

## Articles inclus dans les «autres» frais

Les droits d'atterrissage, les assurances d'aéronefs, le service de vol (p. ex. les frais de personnel de cabine, les vivres, les assurances-responsabilité-passagers, etc.), l'entretien des aéronefs et les services du trafic (les inspections, l'avitaillement des aéronefs en carburant, le



preparing for enplaning and subsequent to deplaning), other general administration expenses, depreciation – ground property and equipment, maintenance – flight equipment, maintenance – ground property and equipment.

#### **Promotion and Sales Expense not Included**

In this analysis, the expense data were compared between the major scheduled carriers and the charter carriers. As such, one of the items, promotion and sales, which would normally have been included under other costs, was excluded. A problem arises with this item when comparing costs between scheduled and charter carriers, because of differences in how revenues and expenses are reported by the two types of carriers. For scheduled services, the total revenue from sales is reported as revenue by the carrier. Commissions to the agent which sold the units are then deducted as an expense, which is included in promotion and sales. For charter carriers, their revenue is not the price of the product to the consumer, but is net of the cost of selling the space (and any profit from this activity). The cost of this activity is also not included on the expense portion of the income statement for charter carriers. Essentially, a cost and a corresponding revenue appears for scheduled services that does not exist for charter services. Therefore, for this analysis, the item promotion and sales was excluded from the "other" costs.

stationnement des aéronefs, l'embarquement et le débarquement des passagers, ainsi que les dépenses de pré-embarquement et de post-débarquement), les autres frais généraux d'administration, l'amortissement des biens d'équipement et d'exploitation au sol, l'entretien de l'équipement de vol, ainsi que l'entretien des biens d'équipement et d'exploitation au sol.

#### **Dépenses de publicité et de vente non inclus**

Dans cette analyse, on a comparé les données sur les dépenses des principaux transporteurs à services réguliers avec celles des transporteurs à services d'affrètement. À ce titre, l'un des articles de dépense, soit la publicité et les ventes, qui aurait normalement été inclus dans les autres frais, a été exclu. Lorsqu'on compare les frais des transporteurs à services réguliers avec ceux des transporteurs à services d'affrètement, cet article de dépense pose un problème à cause des différences dans la façon dont les deux genres de transporteurs déclarent leurs recettes et leurs dépenses. En ce qui concerne les services réguliers, les recettes totales provenant des ventes sont déclarées comme un revenu par le transporteur. Les commissions payées à l'agent qui a vendu les unités sont ensuite déduites comme une dépense de publicité et de vente. Pour ce qui est des transporteurs à services d'affrètement, leurs recettes ne correspondent pas au prix du produit vendu au consommateur, car elles sont nettes du coût de la vente de l'espace (et de tout bénéfice résultant de cette activité). De plus, le coût de cette activité n'est pas inclus dans la partie des dépenses de l'état des recettes des transporteurs à services d'affrètement. Essentiellement, un coût et des recettes correspondantes sont indiqués pour les services réguliers, mais pas pour les services d'affrètement. Par conséquent, dans cette analyse, les dépenses de publicité et de vente ont été exclues des «autres» frais.

# Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market – Third Quarter 1994

by R. Lund

## Text Table 1

## Scheduled Operations of the Major Canadian Families and Their Component Groups, Third Quarter 1994

# Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers – troisième trimestre 1994

par R. Lund

## Tableau explicatif 1

## Activités régulières des principaux groupes canadiens et de leurs affiliés, Troisième trimestre 1994

		Air Canada	Canadian	Air Canada Connectors	Canadian Partners
		Air Canada	Canadien	Liaison Air Canada	Partenaires Canadien
Passengers – Passagers	'000	3,383	2,048	1,080	708
Percentage change – Variation en pourcentage	%	6.8	3.3	17.5	-10.7
Market Share – Part du marché	%	46.9	28.4	15.0	9.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000 000	7 702	6 513	507	335
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	12.5	5.9	17.1	-7.4
Market Share – Part du marché	%	51.2	43.3	3.4	2.2
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	11 230	8 510	917	669
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	17.4	6.1	7.3	-11.9
Market Share – Part du marché	%	52.7	39.9	4.3	3.1
Passenger Revenue – Recettes-passagers	\$'000,000	808	667	143	92
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	17.6	-2.6	18.5	-2.3
Market Share – Part du marché	%	47.2	39.0	8.4	5.4
Hours Flown – Heures de vol	'000	99	71	55	39
Percentage change – Variation en pourcentage	%	11.3	5.7	7.7	-11.8
Market Share – Part du marché	%	37.6	26.8	20.9	14.7
		Air Canada Family	Canadian Family	Both Major Carriers	Both Affiliates
		Groupe Air Canada	Groupe Canadien	Principaux Transporteurs	Affiliés
Passengers – Passagers	'000	4,463	2,755	5,431	1,788
Percentage change – Variation en pourcentage	%	9.2	-0.7	5.5	4.4
Market Share – Part du marché	%	61.8	38.2	75.2	24.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000 000	8 208	6 847	14 214	841
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	12.8	5.2	9.4	6.0
Market Share – Part du marché	%	54.5	45.5	94.4	5.6
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	12 147	9 179	19 740	1 587
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	16.5	4.6	12.3	-1.7
Market Share – Part du marché	%	57.0	43.0	92.6	7.4
Passenger Revenue – Recettes-passagers	\$'000,000	951	760	1 475	235
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	17.7	-2.6	7.5	9.3
Market Share – Part du marché	%	55.6	44.4	86.3	13.7
Hours Flown – Heures de vol	'000	154	110	94	97
Percentage change – Variation en pourcentage	%	10.0	-1.3	8.9	-1.3
Market Share – Part du marché	%	58.4	41.6	64.4	35.6

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table in both 1993 and 1994, consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario and NWT Air. The Canadian Partners, were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air. The data for the families include the major carriers and their affiliates. The Air Canada Connectors flew 507 million passenger-kilometres in the third quarter of 1994. This is a 17% increase over the same quarter of 1993 and represents a record level of operations for the group. The previous record was 468 million in the third quarter of 1990.

Les Liaisons d'Air Canada, pour les fins de ce tableau en 1993 et 1994, étaient constituées de Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. Les partenaires de Canadien comprenaient Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et Time Air. Les données pour les groupes contiennent les principaux transporteurs et leurs transporteurs affiliés. Les liaisons d'Air Canada ont réalisé 507 millions de passagers-kilomètres au cours du troisième trimestre de 1994. Ceci représente une augmentation de 17% par rapport au même trimestre de 1993 et un niveau record pour les opérations de ce groupe. Le record précédent obtenu au troisième trimestre de 1990 était de 468 millions.

**FOR FURTHER READING**

Selected Publications  
from Statistics Canada

**LECTURES SUGGÉRÉES**

Choisies parmi les publications  
de Statistique Canada

**Catalogue**

**Surface and Marine Transport – Service Bulletin**, Bilingual, Eight issues/year.

**Air Carrier Operations in Canada**, Quarterly, Bilingual

**Aviation Statistics Centre – Service Bulletin**, Monthly, Bilingual

**Air Carrier Traffic at Canadian Airports**, Quarterly, Bilingual

**Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report**, Annual, Bilingual

**Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report**, Annual, Bilingual

**Canadian Civil Aviation**, Annual, Bilingual

**Air Charter Statistics**, Annual, Bilingual

**Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation**, Occasional, issued in 1993.

**Railway Carloadings**, Monthly, Bilingual

**Railway Operating Statistics**, Monthly, Bilingual

**Rail In Canada**, Annual, Bilingual

**Passenger Bus and Urban Transit Statistics**, Monthly, Bilingual

**Passenger Bus and Urban Transit Statistics**, Annual, Bilingual

**Road Motor Vehicles: Fuel Sales**, Annual, Bilingual

**Road Motor Vehicles: Registrations**, Annual, Bilingual

**Trucking in Canada**, Annual, Bilingual

**Shipping in Canada**, Annual, Bilingual

**Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service**, Bilingue, Huit numéros/année.

**Opérations des transporteurs aériens au Canada**, Trimestriel, Bilingue

**Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service**, Mensuel, Bilingue

**Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens**, Trimestriel, Bilingue

**Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur**, Annuel, Bilingue

**Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis**, Annuel, Bilingue

**Aviation civile canadienne**, Annuel, Bilingue

**Statistique des affrètements aériens**, Annuel, Bilingue

**L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile**, Hors série, publiée en 1993.

**Chargements ferroviaires**, Mensuel, Bilingue

**Statistique de l'exploitation ferroviaire**, Mensuel, Bilingue

**Le transport ferroviaire au Canada**, Annuel, Bilingue

**Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain**, Mensuel, Bilingue

**Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain**, Annuel, Bilingue

**Véhicules automobiles: Ventes de carburants**, Annuel, Bilingue

**Véhicules automobiles: Immatriculations**, Annuel, Bilingue

**Le camionnage au Canada**, Annuel, Bilingue

**Le transport maritime au Canada**, A., Bil.

50-002

51-002

51-004

51-005

51-204

51-205

51-206

51-207

51-501

52-001

52-003

52-216

53-003

53-215

53-218

53-219

53-222

54-205

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.





# Section 1

## THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1

Ratios – Canadian Air Carriers, Level I,  
July-September 1994

# Section 1

## REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1

Rapports – Transporteurs aériens canadiens de  
niveau I, Juillet-septembre 1994

		Total		Change
		1993	1994	Variation
				%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.106	0.104	-1.9
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.333	0.313	-6.0
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.845	0.870	3.0
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	46 790	51 210	9.4
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	112.25	117.93	5.1
		Air Canada		Canadian
		1993	1994	Change
				Variation
				%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.100	0.105	5.0
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.328	0.281	-14.3
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.835	0.865	3.6
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	44 048	49 179	11.6
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	110.80	118.21	6.7

Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators,  
July-September 1994

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis,  
Juillet-septembre 1994

		1993	1994	Change Variation %
Population of Canada – Population du Canada	'000	28 940.6	29 248.1	1.1
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	12 375.3	13 357.3	7.9
Disposable income <sup>1</sup> – Revenu disponible <sup>1</sup>	\$'000'000	490 420	497 328	1.4
Per capita disposable income <sup>1</sup> – Revenu disponible par habitant <sup>1</sup>	\$	16 945.7	17 003.8	0.3
Per capita trip spending (including fares) <sup>2</sup> – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) <sup>2</sup>				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	... <sup>3</sup>	... <sup>3</sup>	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	154.1	133.0	-13.7
Average spending per trip (including fares) <sup>4</sup> – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) <sup>4</sup>				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	... <sup>3</sup>	... <sup>3</sup>	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	1 510.8	1 502.6	-0.5
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	192.7	201.1	4.4
– International travel – Voyages internationaux	\$	383.9	419.0	9.1
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
– All items – Ensemble		130.6	130.8	0.2
– Transportation – Transports		125.8	132.6	5.4
– Public transportation – Transport public		141.5	152.5	7.8
Travel price index – Indice des prix des voyages	1986 = 100	136.1	134.4	-1.2
Air fare index (Level I carriers) – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
– Domestic travel – Voyages intérieurs		149.4	155.6	4.1
– International travel – Voyages internationaux		118.0	125.4	6.3
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1983 = 100			
– All industries – Toutes les industries		114.6	118.5	3.4
– Transport industry – Industrie du transport		102.5	105.6	3.1
– Air transportation – Transport aérien		76.9	69.6	-9.5
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	12.6	11.0	-12.3

(s.a.) – seasonally adjusted. – (dés.) – désaisonnalisé.

<sup>1</sup> Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. – Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.<sup>2</sup> Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.<sup>3</sup> This figure is not available for the year 1993, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. Due to survey changes, domestic travel expenditures are not yet available. – Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1993, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Suite à un changement à l'enquête, les dépenses pour les voyages intérieurs ne sont pas encore disponibles.<sup>4</sup> Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. – For overseas trips, includes other modes of transportation. – Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voyages outre-mer, comprend d'autres modes de transport.

Source: Canadian Economic observer. – L'observateur économique canadien.



## Section 2 OPERATING STATISTICS

Table 2.1

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
July-September 1994**

## Section 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens  
canadiens, Juillet-septembre 1994**

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III			Niveaux I-IV		
	1993	1994	Change Variation	1993	1994	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
<b>All services – Tous les services</b>						
Number of carriers included <sup>1</sup> – Nombre de transporteurs inclus <sup>1</sup>	94	91	-3.2	235	230	-2.1
Passengers – Passagers	8 560	9 213	7.6	8 680	9 353	7.7
Goods carried – Marchandises transportées kg	172 152	164 575	-4.4	180 212	174 503	-3.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	18 312 932	20 884 935	14.0	18 339 379	20 918 369	14.1
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 831 293	2 088 493	14.0	1 833 938	2 091 837	14.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	421 397	460 276	9.2	423 220	463 853	9.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 252 690	2 548 770	13.1	2 257 158	2 555 690	13.2
Hours flown – Heures de vol	413	443	7.3	591	657	11.2
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>						
Passengers – Passagers	7 129	7 491	5.1	7 144	7 508	5.1
Goods carried – Marchandises transportées kg	133 847	127 081	-5.1	134 330	128 240	-4.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	13 882 345	15 155 519	9.2	13 885 480	15 159 142	9.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 388 235	1 515 552	9.2	1 388 548	1 515 914	9.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	401 423	423 864	5.6	401 500	423 954	5.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 789 657	1 939 416	8.4	1 790 048	1 939 868	8.4
Hours flown – Heures de vol	301	317	5.5	305	321	5.5
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>						
Passengers – Passagers	1 431	1 722	20.4	1 536	1 845	20.1
Goods carried – Marchandises transportées kg	38 306	37 494	-2.1	45 882	46 263	0.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	4 430 587	5 729 416	29.3	4 453 899	5 759 227	29.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	443 059	572 942	29.3	445 390	575 923	29.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	19 974	36 412	82.3	21 720	39 899	83.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	463 033	609 354	31.6	467 110	615 821	31.8
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	112	125	11.9	164	182	11.0
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	--	--	92.6	122	153	25.5
Hours flown: total – Heures de vol: total	112	125	11.9	286	336	17.2

<sup>1</sup> Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.2

## Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, July-September 1994

Tableau 2.2

## Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Juillet-septembre 1994

		Domestic		Transborder		Other international	
		Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
		1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
<b>All services – Tous les services</b>							
Passengers – Passagers		6 044	5.5	1 365	8.4	1 943	15.0
Goods carried – Marchandises transportées	kg	118 247	-1.5	13 746	-30.8	42 509	5.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		7 100 953	7.5	2 295 712	10.5	11 521 704	19.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		710 095	7.5	229 571	10.5	1 152 170	19.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		145 251	6.2	37 096	-16.2	281 506	16.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		855 346	7.2	266 667	5.8	1 433 676	18.7
Hours flown – Heures de vol		531	10.2	48	13.7	78	16.7
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>							
Passengers – Passagers		5 197	3.9	1 135	10.1	1 176	5.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg	76 115	-7.9	10 172	-14.4	41 953	5.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		5 935 060	5.9	1 776 308	12.2	7 447 774	11.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		593 506	5.9	177 631	12.2	744 777	11.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		112 716	-8.5	33 655	-10.8	277 583	15.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		706 222	3.3	211 286	7.8	1 022 360	12.3
Hours flown – Heures de vol		236	3.3	39	12.4	47	11.7
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>							
Passengers – Passagers		847	16.2	230	0.7	767	32.6
Goods carried – Marchandises transportées	kg	42133	12.6	3 575	-55.1	556	13.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		1 165 893	16.1	519 404	4.9	4 073 930	37.9
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		116 589	16.1	51 940	4.9	407 393	37.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		32 535	140.2	3 441	-47.2	3 923	136.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		149 124	30.8	55 382	-1.1	411 316	38.5
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: voilure fixe		151	8.8	9	19.7	22	24.8
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		144	25.5	–	–	9	25.7
Hours flown: total – Heures de vol: total		295	16.4	9	19.7	32	25.1

Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
Level I, July-September 1994**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens  
canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1994**

		Total		
		1993	1994	Change
				Variation
		'000	'000	%
<b>All services – Tous les services</b>				
Passengers – Passagers		5 344	5 600	4.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg	104 390	97 086	-7.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		13 458 679	14 564 991	8.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 345 868	1 456 499	8.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		382 669	405 146	5.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 728 537	1 861 645	7.7
Hours flown – Heures de vol		162	175	7.9
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>				
Passengers – Passagers		5 150	5 431	5.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	103 999	96 872	-6.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		12 992 877	14 214 411	9.4
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		17 584 342	19 739 513	12.3
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	73.89	72.01	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 299 288	1 421 441	9.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		381 408	404 285	6.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 680 696	1 825 726	8.6
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		2 617 558	2 907 745	11.1
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	64.21	62.79	...
Hours flown – Heures de vol		156	170	8.9
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>				
Passengers – Passagers		194	170	-12.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg	391	214	-45.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		465 802	350 580	-24.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		46 580	35 058	-24.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 261	861	-31.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		47 841	35 919	-24.9
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		6	5	-17.0
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		–	–	–
Hours flown: total – Heures de vol: total		6	5	-17.0



Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
Level I, July-September 1994 – Concluded**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens  
canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1994 – fin**

		Air Canada			Canadian		
		1993	1994	Change	1993	1994	Change
				Variation			Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
<b>All services – Tous les services</b>							
Passengers – Passagers		3 245	3 436	5.9	2 099	2 164	3.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg	62 903	55 335	-12.0	41 486	41 751	0.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		7 083 945	7 825 654	10.5	6 374 734	6 739 337	5.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		708 395	782 565	10.5	637 473	673 934	5.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		218 081	231 497	6.2	164 588	173 649	5.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		926 476	1 014 063	9.5	802 061	847 582	5.7
Hours flown – Heures de vol		92	101	10.1	71	74	5.1
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>							
Passengers – Passagers		3 168	3 383	6.8	1 981	2 048	3.3
Goods carried – Marchandises transportées	kg	62 625	55 152	-11.9	41 374	41 720	0.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		6 845 507	7 701 659	12.5	6 147 371	6 512 751	5.9
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		9 567 612	11 229 819	17.4	8 016 730	8 509 694	6.1
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	71.55	68.58	...	76.68	76.53	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		684 551	770 166	12.5	614 737	651 275	5.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		217 046	230 745	6.3	164 362	173 540	5.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		901 597	1 000 911	11.0	779 099	824 815	5.9
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		1 457 203	1 689 952	16.0	1 160 355	1 217 793	5.0
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	61.87	59.23	...	67.14	67.73	...
Hours flown – Heures de vol		89	99	11.3	67	71	5.7
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>							
Passengers – Passagers		77	53	-30.4	117	117	-0.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg	279	183	-34.2	112	31	-72.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		238 439	123 995	-48.0	227 363	226 585	-0.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		23 844	12 400	-48.0	22 736	22 659	-0.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 035	752	-27.4	226	109	-51.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		24 879	13 151	-47.1	22 962	22 767	-0.8
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		2	2	-34.1	4	4	-6.6
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		2	2	-34.1	4	4	-6.6

Table 2.4

**Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, July-September 1994**

Tableau 2.4

**Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Juillet-septembre 1994**

	1993	1994	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	53	50	-5.7
<b>Domestic – Intérieur</b>			
Newfoundland – Terre-Neuve	5 877	6 047	2.9
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	17	10	-41.2
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	696	582	-16.4
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	326	560	71.8
Quebec – Québec	17 464	16 750	-4.1
Ontario	5 265	6 042	14.8
Manitoba	3 552	4 319	21.6
Saskatchewan	576	618	7.3
Alberta	13 473	18 255	35.5
British Columbia – Colombie-Britannique	44 485	63 169	42.0
Yukon	2 724	4 083	49.9
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	22 225	25 527	14.9
Total	116 680	145 962	25.1
<b>International</b>	7 344	9 234	25.7
Total	124 024	155 196	25.1

**Section 3**  
**FINANCIAL DATA**

Table 3.1

**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Levels I-III, July-September 1994**
**Section 3**  
**DONNÉES FINANCIÈRES**

Tableau 3.1

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens  
des niveaux I-III, Juillet-septembre 1994**

	1993	1994	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>			
Scheduled services – Services réguliers	1 710 746	1 897 553	10.9
– Passengers – Passagers	1 556 292	1 738 450	11.7
– Goods – Marchandises	154 453	159 103	3.0
Charter services – Services d'affrètement	276 879	334 698	20.9
– Passengers – Passagers	258 509	308 930	19.5
– Goods – Marchandises	18 370	25 769	40.3
Other flying services – Autres services aériens	9 743	11 842	21.5
Subsidies – Subventions d'exploitation	2 612	227	-91.3
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	53 612	68 334	27.5
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	2 053 591	2 312 654	12.6
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	35 365	43 959	24.3
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	673 340	730 162	8.4
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	196 165	225 306	14.9
General services and administration – Services généraux et administration	838 255	900 189	7.4
Depreciation – Dépréciation	81 644	83 838	2.7
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 824 769	1 983 454	8.7
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	228 823	329 199	43.9
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	17 081	29 452	72.4
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	13 159	24 831	88.7
Interest expenses – Intérêts versés	98 934	100 505	1.6
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(42 562)	(1 226)	-97.1
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(111 255)	(47 449)	-57.4
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	117 567	281 750	139.7
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	11 036	19 396	75.8
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	106 532	262 354	146.3



Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Level I, July-September 1994**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens  
de niveau I, Juillet-septembre 1994**

	Total		Change Variation
	1993	1994	
	\$ '000	\$ '000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>			
Scheduled services – Services réguliers	1 431 542	1 597 105	11.6
– Passengers – Passagers	1 304 437	1 469 221	12.6
– Goods – Marchandises	127 105	127 884	0.6
Charter services – Services d'affrètement	28 499	21 979	-22.9
– Passengers – Passagers	28 247	21 850	-22.6
– Goods – Marchandises	252	129	-48.8
Other flying services – Autres services aériens	–	–	–
Subsidies – Subventions d'exploitation	–	–	–
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	37 850	44 063	16.4
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 497 891	1 663 148	11.0
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	29 716	37 221	25.3
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	450 006	466 059	3.6
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	108 572	125 233	15.3
General services and administration – Services généraux et administration	685 851	721 883	5.3
Depreciation – Dépréciation	60 327	59 870	-0.8
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 334 470	1 410 265	5.7
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	163 421	252 883	54.7
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	15 990	28 645	79.1
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	12 075	23 634	95.7
Interest expenses – Intérêts versés	77 572	80 012	3.1
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(41 817)	1 668	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(91 324)	(26 065)	-71.5
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	72 096	226 818	214.6
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(2 774)	948	...
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	74 870	225 870	201.7

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Level I, July-September 1994 – Concluded**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens  
de niveau I, juillet-septembre 1994 – fin**

	Air Canada			Canadian		
	1993	1994	Change Variation	1993	1994	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%	\$ '000	\$ '000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>						
Scheduled services – Services réguliers	758 490	868 086	14.4	673 052	729 019	8.3
– Passengers – Passagers	687 203	801 765	16.7	617 234	667 456	8.1
– Goods – Marchandises	71 287	66 321	-7.0	55 818	61 563	10.3
Charter services – Services d'affrètement	14 703	8 964	-39.0	13 796	13 016	-5.7
– Passengers – Passagers	14 451	8 835	-38.9	13 796	13 016	-5.7
– Goods – Marchandises	252	129	-48.8	–	–	–
Other flying services – Autres services aériens	–	–	–	–	–	–
Subsidies – Subventions d'exploitation	–	–	–	–	–	–
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	18 217	23 811	30.7	19 633	20 252	3.2
<b>Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation</b>	<b>791 410</b>	<b>900 861</b>	<b>13.8</b>	<b>706 481</b>	<b>762 286</b>	<b>7.9</b>
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	26 866	28 593	6.4	2 850	8 628	202.8
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	234 757	252 070	7.4	215 249	213 989	-0.6
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	66 990	71 344	6.5	41 582	53 889	29.6
General services and administration – Services généraux et administration	353 881	380 556	7.5	331 969	341 327	2.8
Depreciation – Dépréciation	31 801	29 509	-7.2	28 526	30 360	6.4
<b>Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation</b>	<b>714 295</b>	<b>762 072</b>	<b>6.7</b>	<b>620 175</b>	<b>648 193</b>	<b>4.5</b>
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	<b>77 114</b>	<b>138 790</b>	<b>80.0</b>	<b>86 306</b>	<b>114 093</b>	<b>32.2</b>
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	5 278	28 489	439.8	10 712	155	-98.6
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	11 018	17 175	55.9	1 057	6 459	511.0
Interest expenses – Intérêts versés	49 608	55 586	12.1	27 965	24 426	-12.7
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(4 583)	5 815	...	(37 234)	(4 147)	-88.9
<b>Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets</b>	<b>(37 895)</b>	<b>(4 107)</b>	<b>-89.2</b>	<b>(53 429)</b>	<b>(21 958)</b>	<b>-58.9</b>
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	<b>39 219</b>	<b>134 682</b>	<b>243.4</b>	<b>32 877</b>	<b>92 136</b>	<b>180.2</b>
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(3 128)	630	...	354	318	-10.3
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	<b>42 347</b>	<b>134 052</b>	<b>216.6</b>	<b>32 523</b>	<b>91 818</b>	<b>182.3</b>

## Section 4

### EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

**Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III, July-September 1994**

## Section 4

### DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1

**Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III, Juillet-septembre 1994**

		1993	1994	Change Variation %
<b>Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés</b>				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	5 365	5 433	1.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	111 983	111 989	--
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	7 410	7 722	4.2
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	66 246	68 068	2.8
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 677	3 867	5.2
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	44 074	46 467	5.4
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	8 207	8 323	1.4
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	83 101	87 094	4.8
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	13 498	14 301	5.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	119 211	126 077	5.8
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	4 713	4 378	-7.1
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	30 294	30 069	-0.7
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	42 870	44 024	2.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	454 909	469 765	3.3
<b>Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile</b>				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	1 078 412	1 202 212	11.5
Cost – Coût	\$ '000	278 926	317 519	13.8
Gasoline – Essence	L '000	9 060	9 930	9.6
Cost – Coût	\$ '000	5 747	5 600	-2.5
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	151	224	48.3
Cost – Coût	\$ '000	965	1 440	49.2
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	92	190	107.1
Cost – Coût	\$ '000	229	415	81.2



Table 4.2

**Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I, July-September 1994**

Tableau 4.2

**Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Juillet-septembre 1994**

		Total	Air Canada	Canadian
<b>Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés</b>				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	2 439	1 241	1 198
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	73 837	36 901	36 936
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	5 549	3 052	2 497
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	54 166	26 426	27 740
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	1 799	158	1 641
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	28 032	4 457	23 575
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	6 125	3 444	2 681
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	65 387	33 222	32 165
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	12 451	8 137	4 314
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	112 731	65 841	46 890
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	4 114	2 286	1 828
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	28 408	12 351	16 057
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	32 477	18 318	14 159
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	362 562	179 198	183 364
<b>Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile</b>				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	877 025	497 625	379 400
Cost – Coût	\$ '000	222 559	121 709	100 850
Gasoline – Essence	L '000	–	–	–
Cost – Coût	\$ '000	–	–	–
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	165	50	115
Cost – Coût	\$ '000	1 009	262	747
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	–	–	–
Cost – Coût	\$ '000	–	–	–

## Section 5

### FARE BASIS DATA

#### Domestic and International Air Fare Indexes

In the third quarter of 1994, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by the Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) and two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) was a record 155.6, up 4.1% from the third quarter of 1993. The economy fare index<sup>1</sup> rose by 4.4% from 168.9 to a record 176.3. This is the eighth consecutive year-to-year increase in the domestic economy fare index. The discount fare index increased by 5.9% from 134.5 to 142.5.

The air fare indexes for domestic economy fares<sup>1</sup> increased in both the southern (deregulated) and northern (regulated) sectors, by 4.6% and 2.1%, respectively. The discount fare index moved in opposite directions in the two sectors. The southern discount fare index increased by 6.3%, while the northern discount fare index decreased by 5.0%.

In international markets, the air fare index for all fares reached a record 125.4, up by 6.3% from 118.0 in 1993. The economy fare index<sup>1</sup> rose to a record level of 156.9, a 9.7% increase from the previous year and the sixth consecutive year-to-year increase. The international discount fare index increased by 4.2% to a record 116.9, its third consecutive increase.

### Discount Fare Utilization

#### Domestic Sector

During the third quarter of 1994, 72.8% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers and two Level II air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented an increase of 5.0 percentage points compared to the same quarter a year earlier. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 77.9%, up 4.7 percentage points from 73.2% in the third quarter of 1993.

In the southern sector, discount passengers amounted to 73.8% of the traffic during the third quarter of 1994, up from 68.9% in 1993. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services increased by 4.6 percentage points (73.8% to 78.4%) during this period. For northern services, only 53.5% of passengers (representing 60.5% of passenger-kilometres) were carried on discount fares. This was an increase from the third quarter of 1993, when the

## Section 5

### DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

#### Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Au cours du troisième trimestre de 1994, l'indice des tarifs aériens de tous les tarifs pour les services réguliers intérieurs exploités par les transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) et deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) a atteint un sommet de 155,6, en hausse de 4,1% par rapport au troisième trimestre de 1993. L'indice des tarifs économiques<sup>1</sup> s'est accru de 4,4%, passant de 168,9 à 176,3, soit un niveau sans précédent. Il s'agit d'une huitième hausse consécutive sur la base d'une année à l'autre observée dans l'indice des tarifs économiques du secteur intérieur. L'indice des tarifs réduits a augmenté de 5,9%, passant de 134,5 à 142,5.

Les indices des tarifs aériens économiques<sup>1</sup> intérieurs ont augmenté dans les secteurs sud (déréglementé) et nord (réglementé) de 4,6% et 2,1%, respectivement. L'indice des tarifs réduits a suivi des tendances opposées dans les deux secteurs. L'indice des tarifs réduits a augmenté de 6,3% dans le Sud, alors qu'il a diminué de 5,0% dans le Nord.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens de tous les tarifs a augmenté de 6,3%, passant de 118,0 en 1993 à 125,4, soit un niveau record. L'indice des tarifs économiques<sup>1</sup> a augmenté de 9,7% par rapport à l'année précédente pour atteindre un niveau record de 156,9. Il s'agit d'une sixième hausse consécutive observée dans cet indice sur la base d'une année à l'autre. L'indice des tarifs réduits dans le secteur international a enregistré une troisième hausse consécutive (4,2%) pour atteindre un sommet de 116,9.

### Utilisation des tarifs réduits

#### Secteur intérieur

Au cours du troisième trimestre de 1994, 72,8% des passagers des vols réguliers intérieurs des transporteurs aériens de niveau I et de deux transporteurs aériens de niveau II ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une hausse de 5,0 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté de 4,7 points de pourcentage pour passer de 73,2% au troisième trimestre de 1993 à 77,9% au troisième trimestre de 1994.

Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 73,8% du trafic au cours du troisième trimestre de 1994, soit une hausse par rapport à 68,9% en 1993. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a progressé de 4,6 points de pourcentage (73,8% à 78,4%) au cours de cette période. Dans le secteur nord, seulement 53,5% des passagers (représentant 60,5% des passagers-kilomètres) ont bénéficié de tarifs réduits. Au cours du troisième trimestre de

<sup>1</sup> Includes business class fares.

<sup>1</sup> Inclut les tarifs de la classe affaires.

Table 5.1

**Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, July-September 1994**

Tableau 5.1

**Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Juillet-septembre 1994**

Sector Secteur	Year and quarter Année et trimestre		Fare type group – Groupe tarifaire		
			All fares	Economy fare	Discounted fare
			Tous les tarifs	Tarif économique	Tarif réduit
(1986 = 100.0)					
Domestic – Intérieur	1993	III	149.4	168.9	134.5
		IV	150.3	170.4	134.5
	1994	I	147.9	173.8	131.2
		II	151.5	174.8	136.3
		III	155.6	176.3	142.5
Southern services – Services secteur sud	1993	III	149.5	169.1	134.5
		IV	150.4	170.8	134.4
	1994	I	148.6	174.2	131.0
		II	152.3	175.3	136.5
		III	156.8	176.9	143.0
Northern services – Services secteur nord	1993	III	147.7	166.3	137.2
		IV	147.6	165.7	137.6
	1994	I	137.4	169.0	134.8
		II	137.1	169.6	132.6
		III	136.4	169.8	130.3
International	1993	III	118.0	143.0	112.2
		IV	111.0	142.0	103.5
	1994	I	114.7	149.8	104.4
		II	116.5	156.4	106.1
		III	125.4	156.9	116.9

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

Figure 5.1

**Air Fare Indexes for Northern and Southern Sectors, by Fare Type Group (Not seasonally adjusted)**

Figure 5.1

**Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et sud, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés)**

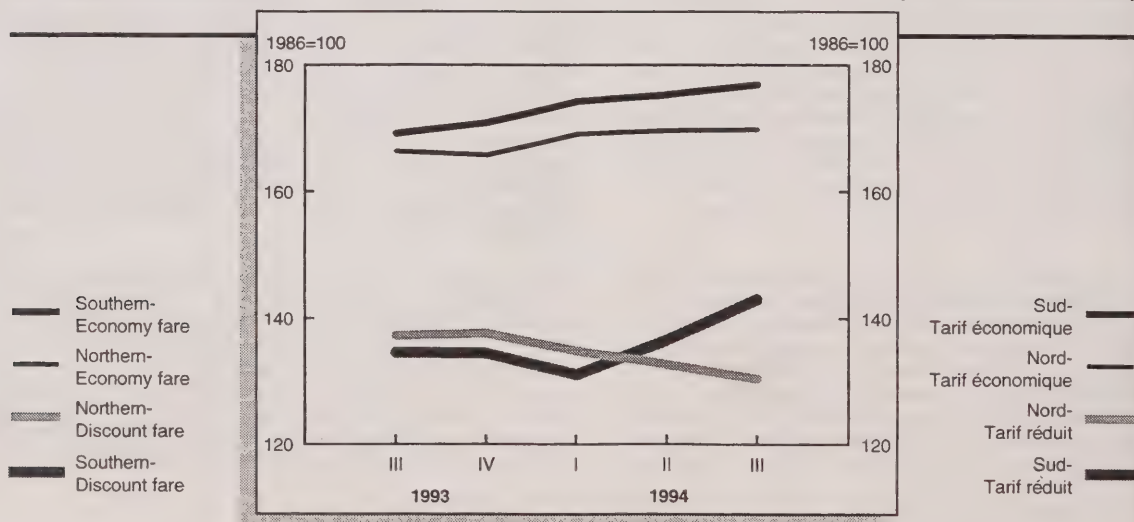




Table 5.2

**Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, July-September 1994**

Tableau 5.2

**Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Juillet-septembre 1994**

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994
%										
<b>Domestic – Intérieur</b>	0.2	0.3*	4.7	4.2	22.6	20.2	67.8	72.8	4.7	2.5
Southern services – Services secteur sud	0.2	0.3*	4.9	4.4	21.1	18.9	68.9	73.8	4.9	2.5
Short-Haul – Court- courrier	0.1	0.2*	3.7	3.0	29.0	25.1	63.3	69.1	3.9	2.6
Long-Haul – Long-courrier	0.3*	0.4*	6.0	5.7	13.8	13.3	74.1	78.0	5.9	2.5
Northern services – Services secteur nord	–	–	0.6*	0.3*	50.4	45.4	48.3	53.5	0.7	0.8*
<b>International</b>	0.5*	0.4*	4.7	5.4	9.0	10.6	78.4	81.1	7.5	2.6

Table 5.3

**Distribution of Passengers-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, July-September 1994**

Tableau 5.3

**Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Juillet-septembre 1994**

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994
%										
<b>Domestic – Intérieur</b>	0.3	0.4*	6.0	5.7	14.8	13.6	73.2	77.9	5.7	2.4
Southern services – Services secteur sud	0.3	0.4*	6.2	5.8	13.8	12.8	73.8	78.4	5.8	2.5
Short-Haul – Court- courrier	0.1	0.2*	4.1	3.2	27.2	23.6	64.4	69.9	4.2	3.1
Long-Haul – Long-courrier	0.4*	0.5*	6.6	6.3	11.3	10.9	75.5	80.0	6.1	2.4
Northern services – Services secteur nord	–	–	0.7*	™	43.2	38.3	55.6	60.5	0.6	0.8
<b>International</b>	0.4*	0.3*	5.1	5.3	4.8	5.0	83.1	87.3	6.7	2.1

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

**Note:** For \* and ™, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour \* et ™, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 5.4

**Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, July-September 1994**

Tableau 5.4

**Répartition des passagers aériens selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Juillet-septembre 1994**

Province and territory of enplanement Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	0.3*	0.5*	3.8	3.6*	21.6	18.9	70.0	72.4	4.5*	0.3*
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	0.3*	0.1*	5.0	4.0*	16.5	15.3	72.6	77.5	5.6	3.0
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	0.2*	0.4*	4.4	4.3	26.6	16.0	64.5	77.7	4.3	1.7
Ontario	0.3*	0.4	6.3	5.5	16.8	13.9	71.0	78.3	5.7	1.9
Manitoba	0.3*	0.4*	4.2	4.6	23.1	23.3	68.1	68.6	4.2	3.2
Saskatchewan	0.3*	0.4*	3.1	3.5	26.0	24.8	66.2	69.6	4.4	1.6
Alberta	0.2	0.2*	4.1	3.7	25.7	25.3	66.3	67.4	3.8	3.4
British Columbia <sup>2</sup> – Colombie-Britannique <sup>2</sup>	0.2*	0.2*	3.3	3.0	27.3	25.8	65.2	68.5	4.0	2.5
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.2	0.3*	4.7	4.2	22.6	20.2	67.8	72.8	4.7	2.5

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

<sup>2</sup> Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Note: For \* and \*\*, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour \* et \*\*, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

corresponding figures were 48.3% for passengers and 55.6% for passenger-kilometres. As shown in Tables 5.2 and 5.3, in the southern sector, both the short-haul and long-haul services recorded an increased utilization of discounted air fares during the third quarter of 1994.

It should be noted that approximately 96% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. In terms of passenger-kilometres, this percentage reached approximately 97%.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on long-haul services (distances of 800 kilometres or more). Distance is therefore an important factor to consider in analyzing the use of discount fares. On long-haul services, during the third quarter of 1994, discount air fares represented 78.0% of passenger volume and 80.0% of passenger-kilometres; this compared with 69.1% and 69.9% respectively, for short-haul services.

1993, les chiffres correspondants étaient de 48,3% pour les passagers et de 55,6% pour les passagers-kilomètres. Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, les services court-courriers et long-courriers, dans le secteur sud, ont enregistré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits au cours du troisième trimestre de 1994.

Il convient de noter qu'environ 96% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. En termes de passagers-kilomètres, ce pourcentage a atteint environ 97%.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). La distance est, par conséquent, un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du troisième trimestre de 1994, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 78,0% du volume de passagers et 80,0% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 69,1% et 69,9%.

Table 5.5

**Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, July-September 1994**

Tableau 5.5

**Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Juillet-septembre 1994**

City of enplanement <sup>2</sup> Ville d'embarquement <sup>2</sup>	Fare type group – Groupe tarifaire												
	Passengers			First class		Business		Economy		Discounted		Other	
	Passagers			Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1993	1994	Change Variation	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994
	No. – Nbre ( '000)		%										
<b>Short-Haul ( &lt; 800 km) – Court-courrier ( &lt; 800 km)</b>													
Calgary	268	270	0.9	**	0.1 *	3.2	2.1 *	27.5	27.7	64.8	64.5	4.4 *	5.6
Edmonton	82	72	-12.0	**	–	1.0 *	1.1	52.9	51.6	44.9	45.5	1.3 *	1.9 *
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal	238	227	-4.5	0.2 *	0.4 *	4.9	4.6	23.1	12.4	67.5	81.4	4.3	1.3
Ottawa	121	113	-6.7	0.2 *	0.2 *	7.9 *	5.2	21.4	15.8	64.9	77.3	5.6	1.5 *
Regina	30	28	-4.4	**	**	2.8 *	4.2 *	39.4	36.6	53.1	57.7	**	1.3 *
Saskatoon	31	28	-11.9	**	**	1.5 *	1.7 *	37.0	40.0	59.7	56.8	1.7 *	1.3 *
Toronto	357	345	-3.4	0.2 *	0.3 *	6.4 *	5.1	21.1	14.6	67.2	78.7	5.0	1.3 *
Vancouver	294	318	8.1	0.1 *	0.1 *	2.3	1.7	33.1	31.8	60.9	62.1	3.6	4.3
Winnipeg	29	28	-2.2	**	**	1.8 *	2.8 *	45.3	44.2	50.4	51.4	2.3 *	**
<b>Long-Haul ( ≥ 800 km) – Long-courrier ( ≥ 800 km)</b>													
Calgary	183	181	-0.7	0.3 *	0.6 *	7.2	7.0	11.1	11.6	76.9	78.3	4.5	2.5 *
Edmonton	158	150	-4.8	0.2 *	**	4.5	4.6	19.5	18.7	72.2	74.8	3.7	1.7
Halifax	140	145	3.9	0.3 *	0.1 *	5.0	4.1 *	16.5	15.3	72.6	77.4	5.6	3.0
Montréal	75	79	4.7	0.3 *	0.5 *	6.2	5.9	17.6	13.1	69.6	77.1	6.4	3.4
Ottawa	66	81	22.2	0.3 *	0.4 *	7.8 *	6.8	19.1	18.1 *	67.3	71.9	5.4 *	2.9
Regina	27	26	-2.3	0.5 *	**	4.1	4.2 *	11.1	10.3 *	77.9	83.6	6.4 *	1.6 *
Saskatoon	26	28	5.2	**	0.7 *	4.4 *	4.1 *	11.9	11.3 *	77.8	81.5	5.3 *	2.3 *
Toronto	654	656	0.3	0.3 *	0.4 *	6.3	6.0	11.6	11.4	75.4	80.0	6.4	2.2
Vancouver	345	360	4.3	0.4 *	0.5 *	6.2	5.9	12.7	11.8	74.5	79.8	6.3	2.0
Winnipeg	165	157	-4.7	0.4 *	0.5 *	4.9	5.2	17.4	17.6	72.7	73.2	4.7	3.6

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

<sup>2</sup> When more than one airport is located in a city, all airports were grouped to represent the city. – Lorsque plus d'un aéroport est situé dans une ville, tous les aéroports sont groupés pour représenter la ville.

**Note:** For \* and \*\*, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour \* et \*\*, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'

## International Sector

During the third quarter of 1994, the proportion of passengers making use of discount fares in the international sector increased by 2.7 percentage points from the same period of 1993, to a level of 81.1%. This was a greater utilization of discount fares than in the domestic sector, representing four out of every five international scheduled passengers. Furthermore, 87.3% of international scheduled passenger-kilometres were discount, up from 83.1% in the third quarter of 1993.

## Secteur international

Au cours du troisième trimestre de 1994, la proportion des passagers qui ont voyagé à prix réduit dans le secteur international a augmenté de 2,7 points de pourcentage par rapport à la même période en 1993, pour s'établir à 81,1%. L'utilisation des tarifs réduits était plus répandue que dans le secteur intérieur, quatre passagers sur cinq des vols réguliers internationaux voyageant à tarifs réduits. De plus, 87,3% des passagers-kilomètres internationaux ont été réalisés sur des vols réguliers à tarifs réduits, soit une hausse par rapport à la proportion de 83,1% enregistrée au cours du troisième trimestre de 1993.



Table 5.6

**Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, July-September 1994**

Tableau 5.6

**Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Juillet-septembre 1994**

Fare type group – Groupe tarifaire

City of enplanement <sup>2</sup>	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
Ville d'embarquement <sup>2</sup>	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	Change		Change		Change		Change		Change	
	1994	1994/1993	1994	1994/1993	1994	1994/1993	1994	1994/1993	1994	1994/1993
		Variation		Variation		Variation		Variation		Variation
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
<b>Short-Haul (&lt; 800 km) – Court-courrier (&lt; 800 km)</b>										
Calgary	***	...	259.8*	5.5	191.6	8.1	121.6	-0.1	102.1*	17.8
Edmonton <sup>2</sup>	—	...	157.1	13.8	151.9*	-0.7	79.6	-7.3	***	...
Halifax	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Montréal <sup>3</sup>	***	...	229.5	5.0	194.0*	6.5	135.5	13.6	71.4*	-12.0
Ottawa	211.4*	15.8	207.8*	10.0	176.4*	7.5	124.1	17.7	90.4*	11.3
Regina	***	...	262.1*	5.5	219.8	5.9	107.8	1.7	117.5*	...
Saskatoon	***	...	253.2*	2.7	215.5*	4.4	107.9	-4.6	***	...
Toronto	209.7*	4.8	225.7	8.0	187.4*	4.3	129.8	14.2	72.6*	-11.8
Vancouver	***	...	247.0	8.2	182.6	6.4	103.1	2.1	100.4*	14.2
Winnipeg	***	...	259.8*	4.0	243.7*	2.7	116.5	0.5	***	11.8
<b>Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)</b>										
Calgary	564.5*	2.6	642.4*	3.6	518.1	4.7	235.1	8.1	187.9*	-29.5
Edmonton <sup>2</sup>	***	...	521.1	6.2	383.7	5.5	185.2	7.5	182.9	-14.6
Halifax	***	...	360.3	-1.9	313.0	5.5	146.7	4.2	135.5	-16.5
Montréal <sup>3</sup>	584.7*	2.6	719.2	8.1	512.4	9.0	249.5	9.4	208.2	-8.1
Ottawa	598.5*	26.0	634.3*	8.3	496.9*	12.3	216.9	6.3	274.4	19.3
Regina	***	...	503.0*	4.3	454.2	4.4	193.5	11.2	***	...
Saskatoon	395.8*	...	477.9*	6.9	408.9	5.6	178.6	9.4	137.7*	-8.6
Toronto	535.6*	-2.2	613.6	2.5	455.7	5.5	206.1	5.0	202.4*	-5.1
Vancouver	625.2*	-10.0	723.1	3.8	479.1	3.5	234.2	6.5	238.3	-12.2
Winnipeg	426.3*	12.9	440.4	3.4	384.9	5.5	162.8	8.0	155.4	-16.4

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

<sup>2</sup> Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

<sup>3</sup> Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

Note: For \* and \*\*, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour \* et \*\*, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

## Provincial Synopsis

During the third quarter of 1994, the majority of passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. The range varied from one province to another, from 67.4% for Alberta to 78.3% for Ontario (see Table 5.4).

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Ontario did not mean that residents in that province were more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted in Toronto, for example, may in fact have been Montréal or Winnipeg. In this case, both Quebec and Manitoba would also have recorded an enplaned passenger using a discount fare.

## Sommaire provincial

Au cours du troisième trimestre de 1994, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. Le pourcentage a varié d'une province à l'autre, puisqu'il s'est établi à 67,4% en Alberta et à 78,3% en Ontario (voir tableau 5.4).

Il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui ont voyagé à tarifs réduits en Ontario, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province aient été plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon relevé à Toronto, par exemple, peut être en réalité Montréal ou Winnipeg. Dans ce cas, les provinces de Québec et du Manitoba auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

The increase in the use of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with eight provinces<sup>2</sup> posting increases. The largest increases were in Quebec (13.2 percentage points) and in Ontario (7.3 percentage points). The smallest increase was in Manitoba (0.5 percentage points).

### Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, an increasing proportion of passengers travelling on discount fares was registered in almost all of the selected cities during the third quarter of 1994 compared to the same quarter in 1993.

For passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares increased in seven of the selected Canadian cities<sup>3</sup>. The largest increases were 13.9 percentage points in Montréal and 12.4 percentage points in Ottawa. The largest decrease was 2.9 percentage points in Saskatoon.

For long-haul trips (800 kilometres or more), all of the ten cities of enplanement posted increases in discount fare use. The increases ranged from 0.5 percentage points in Winnipeg to 7.5 percentage points in Montréal. In three of the ten cities, the proportion of passengers travelling on long-haul discount fares equalled or exceeded 80.0%: Regina (83.6%) ranked first, followed by Saskatoon (81.5%) and Toronto (80.0%).

Seven of the ten cities recorded decreases in the proportion of long-haul business class passengers. The proportion of enplaned passengers using business class fares on long-haul trips was highest in Calgary (7.0%) and Ottawa (6.8%). The highest proportions of business class fares on short-haul trips were in Ottawa (5.2%) and Toronto (5.1%).

### Average Fares

During the third quarter of 1994, the average air fare (all fares) reported by the Level I air carriers and two Level II air carriers for all domestic city-pairs was \$201, a record for the third quarter, and up by 4.4% from the average of \$193 reported in the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs was \$419, an increase of 9.1% over the average fare of \$384 of the previous year (see Table 1.2).

At the city level, average domestic fares ranged from a high of \$220 in Toronto to a low of \$185 in Saskatoon. The national average domestic fare of

L'augmentation de l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur intérieur fut répandue parmi les provinces, huit<sup>2</sup> de celles-ci ayant enregistré des hausses. Les hausses les plus fortes s'observent au Québec (13,2 points de pourcentage) et en Ontario (7,3 points de pourcentage), alors que la hausse la moins forte s'observe au Manitoba (0,5 point de pourcentage).

### Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, on observe une hausse dans la proportion de passagers qui ont voyagé à prix réduit dans la plupart des villes choisies au cours du troisième trimestre de 1994 par rapport au même trimestre en 1993.

La proportion de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits a augmenté dans sept des villes canadiennes choisies<sup>3</sup>. Les hausses les plus fortes ont été observées à Montréal (13,9 points de pourcentage) et à Ottawa (12,4 points de pourcentage). La baisse la plus forte a été observée à Saskatoon (2,9 points de pourcentage).

En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), les dix villes d'embarquement ont enregistré des gains dans l'utilisation des tarifs réduits. Les progressions variaient entre 0,5 point de pourcentage à Winnipeg et 7,5 points de pourcentage à Montréal. La proportion de passagers voyageant à tarifs réduits sur les vols long-courriers a égalé ou dépassé 80,0% dans trois des dix villes: Regina (83,6%), s'est classée au premier rang, suivie de Saskatoon (81,5%) et Toronto (80,0%).

Sept des dix villes ont enregistré des baisses dans l'utilisation des tarifs de la classe affaires sur les vols long-courriers. La proportion la plus élevée des passagers embarqués utilisant des tarifs de la classe affaires, sur les vols long-courriers, a été observée à Calgary (7,0%) et Ottawa (6,8%). Sur les vols court-courriers, les proportions les plus fortes ont été observées à Ottawa (5,2%) et Toronto (5,1%).

### Tarifs moyens

Au cours du troisième trimestre de 1994, le tarif aérien moyen déclaré par les transporteurs aériens de niveau I et deux transporteurs aériens de niveau II pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à 201\$, soit un sommet pour un troisième trimestre. Cette moyenne représente une hausse de 4,4% par rapport à la moyenne de 193\$ enregistrée au cours du même trimestre de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'établissait à 419\$, soit une hausse de 9,1% par rapport au tarif moyen de 384\$ obtenu l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre 220\$ à Toronto et 185\$ à Saskatoon. Ce tarif a également dépassé la moyenne nationale de 201\$ à

<sup>2</sup> Due to the confidentiality of data, the results for Prince Edward Island and New Brunswick cannot be disclosed.

<sup>3</sup> Due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.

<sup>2</sup> A cause de la confidentialité des données, les résultats pour l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick ne peuvent être divulgués.

<sup>3</sup> À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.

\$201 was also exceeded in Vancouver, Calgary, Winnipeg and Ottawa. Fares increased relative to a year ago in nine of the ten selected cities<sup>3</sup>, the largest increases occurring in Ottawa (13.9%), Montréal (7.5%) and Saskatoon (6.7%).

During the third quarter of 1994, relative to a year earlier, average economy class fares increased for long-haul services in all ten cities, and increased for short-haul services in eight<sup>3</sup> of the ten selected cities (see Table 5.6). The highest average economy class fare for short-haul trips was \$244 in Winnipeg, while a high of \$518 for average long-haul economy fares was recorded in Calgary.

For business class fares, nine cities<sup>3</sup> posted increases for short-haul and long-haul fares. Among the ten cities, the passengers who paid the highest average business class fares for short-haul trips were enplaned in Regina (\$262), Winnipeg and Calgary (\$260 each), while the highest average business class fares for long-haul trips were for those who enplaned in Vancouver (\$723) and Montréal (\$719).

Average discount fares showed increases in all ten cities for long-haul trips, while increasing in six cities<sup>3</sup> for short-haul trips. Regina registered the largest increase (11.2%) for long-haul discount air fares, while Ottawa posted the largest increase for short-haul discount air fares (17.7%), relative to the previous year.

<sup>3</sup> Due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.

Vancouver, Calgary, Winnipeg et Ottawa. Les tarifs ont augmenté dans neuf des dix villes choisies<sup>3</sup> par rapport à l'année précédente. Les hausses les plus fortes ont été observées à Ottawa (13,9%), Montréal (7,5%) et Saskatoon (6,7%).

Au cours du troisième trimestre de 1994, les tarifs moyens de la classe économique ont augmenté dans les dix villes pour les services long-courriers, et ils ont augmenté dans huit des dix villes choisies<sup>3</sup> pour les services court-courriers par rapport à l'année précédente (voir tableau 5.6). Le tarif économique moyen le plus élevé pour les voyages court-courriers fut enregistré à Winnipeg (244\$), alors que celui le plus élevé pour les vols long-courriers fut enregistré à Calgary (518\$).

Pour les tarifs moyens de la classe affaires, neuf des dix villes<sup>3</sup> ont enregistré des hausses pour les services court-courriers et long-courriers. Parmi les dix villes, c'est à Regina (262\$), et à Winnipeg et Calgary (260\$) que les tarifs d'affaires des vols court-courriers sont, en moyenne, les plus élevés, alors que pour les vols long-courriers, c'est à Vancouver (723\$) et à Montréal (719\$) qu'ils sont les plus élevés.

Les tarifs réduits moyens ont augmenté dans les dix villes pour les services long-courriers, alors que ces tarifs ont augmenté dans six villes<sup>3</sup> pour les services court-courriers. Regina a enregistré la plus forte hausse en regard de l'année précédente, soit 11,2%, pour les services long-courriers à prix réduit, alors que Ottawa a enregistré la plus forte hausse, soit 17,7%, pour les services court-courriers à prix réduit.

<sup>3</sup> À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.



## Notes to Users

### Methodology and Data Limitations

#### General

Operating and financial data, since 1988, have been collected under the authority of the Statistics Act. For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels according to financial and operating parameters. These levels are defined in the Glossary according to the concepts introduced in 1988.

### Civil Aviation Financial and Operational Surveys

#### Coverage/Survey Universe

To offer commercial air service in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada. The universe for the Civil Aviation Surveys was created from all such Canadian licensed carriers. The target population classifies all air carriers into Levels I-VI. These carriers are licensed to perform commercial scheduled and/or charter transportation of passengers and/or goods. Classification of the level of these carriers are reviewed annually with new carriers beginning at the lower reporting levels. A carrier may be moved to a level with larger carriers, after two successive years of performance within the new level's parameters but is moved to a level with smaller carriers the year following their performance within that level's parameters.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all commercial operations performed by these carriers anywhere in the world during the time frame specified.

#### Survey Methodology

A mail out/mail back technique is used to collect the data. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which the carrier is classified. The smaller the carrier, the less detail and frequency of data filing. Each licensed operator must complete the following forms:

Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre. Non-respondents are followed up with a letter and/or a telephone call.

## Notes aux utilisateurs

### Méthodes et restrictions

#### Généralités

Les données d'exploitation et financières, depuis 1988, sont recueillies conformément à la loi sur les statistiques. Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis en six niveaux de déclaration selon des paramètres financiers et d'exploitation. La définition de ces niveaux, selon les concepts introduits en 1988, figure dans le glossaire.

### Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

#### Couverture/univers des enquêtes

Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada. L'univers des enquêtes sur l'aviation civile a été produit à partir de tous les transporteurs canadiens qui détiennent une licence. La population est composée de tous les transporteurs aériens selon les niveaux de déclarations I-VI. Ces transporteurs détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier et/ou le transport affrété de passagers et/ou de marchandises. La classification de ces niveaux est révisée annuellement et les nouveaux transporteurs commencent au niveau le plus bas de déclaration. Un transporteur peut être changé à un niveau de plus grands transporteurs après deux années successives de performance selon les paramètres du nouveau niveau mais est changé dans un groupe de petits transporteurs l'année après sa performance selon les paramètres de ce niveau.

À moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde pendant la période indiquée.

#### Méthodes d'enquête

La cueillette des données se fait à l'aide d'un recensement par la poste. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée. Chaque transporteur qui détient une licence doit remplir les formulaires suivants:

Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formulaires remplis doivent être retournés au Centre des statistiques de l'aviation. S'il y a des données manquantes, le Centre des statistiques de l'aviation écrit et/ou téléphone au transporteur.

## Survey Methodology Forms

## Formulaires des méthodes d'enquête

Level/ Niveau	Scheduled/ Services réguliers	Charter/ Services d'affrètements	Balance Sheet/ Bilan	Income Statement/ État Revenue et dépenses	Fleet Report/ Rapport du parc aériens
	Statement/ État 10	Statement/ État 12	Statement/ État 20	Statement/ État 21	Statement/ État 30
I	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
II	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
III	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
IV	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Quarterly/ Trimestriel
V	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel			Annually/ Annuel
VI		Annually/ Annuel			Annually/ Annuel

Once the information is coded according to area of operation and type of aircraft used, it is captured into the data processing system. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyed. The sources of conversion factors applied are:

- (1) the international System Units (SI), and
- (2) the International Civil Aviation Organization.

It should also be noted that passengers are estimated to weigh 100 kgs in the calculation of passenger tonne-kilometres.

Computerized on-line edits identify inconsistencies when the data are captured. Data, which fail to meet the predetermined criteria, are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain the missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleet and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. Confidential data are not shown, but instead are aggregated with other data and appear in the tables with an 'x'. With permission from the Level I carriers, individual company data for their operations are

Après le codage de l'information selon la région du monde et le type d'aéronef, on procède à la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données. Les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (1) le Système international d'unités (SI), et
- (2) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Il faut remarquer aussi qu'on assigne 100kgs par passager dans le calcul des passagers tonnes-kilomètres.

Pendant la saisie de l'information on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Les données confidentielles ne sont pas présentées mais sont agrégées avec d'autres données et sont présentées dans les tableaux avec un 'x'. Avec l'autorisation des transporteurs aériens canadiens de niveau I, la publication



published. As a result, the publication cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

### Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, the revision is reflected in the annual publication, **Canadian Civil Aviation**. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show differences from the total of the four quarterly income statements in **Air Carrier Operations in Canada**.
- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.

renferme des données se rapportant à chacun de ces transporteurs. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

### Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle (**Opérations des transporteurs aériens au Canada**), les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (**Aviation civile canadienne**). Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.
- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.



- (v) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
- (vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

### Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

### Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

### Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general

- (v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

### Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

### Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

### Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont

fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

## Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "\*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk "\*\*".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

## Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "\*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "\*\*".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

## Factors Which May Have Influenced The Data

- a) Revisions were made to the 1993 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1993 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1993 publication.
- b) The total number of carriers by level which reported operations for the third quarter of 1994 are shown in the following table with comparative third quarter 1993 data:

	1993	1994	Change Variation	
Level I	4	4	-	Niveau I
Level II	17	16	-5.9	Niveau II
Level III	73	71	-2.7	Niveau III
Level IV	141	139	-1.4	Niveau IV
<b>Total</b>	<b>235</b>	<b>230</b>	<b>-2.1</b>	<b>Total</b>

## Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1993 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1993 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1993.
- b) Le nombre total de transporteurs selon le niveau ayant déclaré des activités pour le troisième trimestre de 1994 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le troisième trimestre de 1993 sont également présentées.

- c) The total number of carriers which reported nil operations, for the third quarter of 1994 are as follows: Level II - 0, Level III - 1 and Level IV - 1.

- d) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.

- e) Estimates for non-response totalled 3% in the third quarter of 1994.

- c) Pour le troisième trimestre de 1994, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau II - 0, niveau III - 1 et niveau IV - 1.

- d) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.

- e) Les estimations pour la non-réponse ont totalisé 3% au troisième trimestre de 1994.



# Glossary

## Terms Related to Civil Aviation Data

**Aircraft and traffic servicing expenses.** This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

**Available seat-kilometres.** The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

**Available tonne-kilometres.** The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

**Capital gains or losses.** Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

**Charter services.** Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

**Depreciation.** Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

**General administration expenses.** This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

**Goods.** This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

**Goods tonne-kilometres.** A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

**Interest and discount income.** Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

**Interest expenses.** Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

**Level I.** This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods. For this publication level I includes Air Canada and Canadian Airlines International Ltd only. Any other carriers with greater volumes of passengers and/or goods than Level II volumes are included with Level II.

**Level II.** This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

**Level III.** This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

**Level IV.** This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

**Level V.** This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

**Level VI.** This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

**Maintenance expenses.** Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

**Non-operating income and expense.** Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

**Operating expenses.** Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

**Operating income or loss.** The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

**Operating revenues.** Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

**Passenger.** For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

**Passenger-kilometre.** A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

**Passenger load factor.** This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

**Passenger tonne-kilometre.** This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

**Scheduled services.** Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

**Tonne-kilometre.** Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

**Transborder services.** Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

**Weight load factor.** This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

### Terms Related to Fare Basis Data

**Air fare index.** Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

**Average fare.** This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

**Domestic sector.** Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

**Fare basis.** A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

**Fare type group.** For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- **Business class.** A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- **Discount.** A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- **Economy.** A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- **First class.** The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- **Other.** Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

**International sector.** Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

**Long-haul.** Distances of 800 kilometres or more.

**Passenger.** For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

**Scheduled services.** Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

**Southern and northern sectors.** The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

**Short-haul.** Distances of less than 800 kilometres.

### Other Terms

**Travel Price Index.** The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.



## Glossaire

### Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

**Coefficient de chargement.** Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

**Coefficient de remplissage, passagers.** Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

**Dépenses d'exploitation.** Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

**Dépréciation.** Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

**Frais d'entretien.** Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

**Frais de gestion générale.** Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

**Frais de service courant des aéronefs et du trafic.** Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manœuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

**Gains ou pertes de capital.** Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

**Intérêts versés.** Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

**Marchandises.** Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

**Niveau I.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes. Pour les fins de cette publication, le niveau I comprend seulement Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée. Tous les autres transporteurs avec des volumes de passagers et/ou de marchandises supérieurs aux volumes des transporteurs de niveau II sont inclus dans le niveau II.

**Niveau II.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

**Niveau III.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

**Niveau IV.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

**Niveau V.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

**Niveau VI.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.



**Passager.** Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

**Passager-kilomètre.** Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

**Recettes d'exploitation.** Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

**Revenus d'intérêts et d'escomptes.** Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

**Revenus et dépenses hors exploitation.** Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

**Revenus ou pertes d'exploitation.** Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

**Services d'affrètement.** Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

**Services réguliers.** Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

**Services transfrontaliers.** Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

**Sièges-kilomètres disponibles.** Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

**Tonnes-kilomètres.** La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

**Tonnes-kilomètres de marchandises.** Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

**Tonnes-kilomètres disponibles.** Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

**Tonnes-kilomètres, passagers.** On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

### Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

**Base tarifaire.** Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

**Groupes tarifaires.** Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- **Classe affaires.** Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- **Classe économique.** Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- **Première classe.** Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- **Réduit.** Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.

- **Autres.** Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

**Indice des tarifs aériens.** Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

**Passager.** Aux fins de l'enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

**Secteurs du nord et du sud.** Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

**Services réguliers.** Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

**Tarif moyen.** On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

**Vols court-courriers.** Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

**Vols intérieurs.** Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

**Vols internationaux.** Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

**Vols long-courriers.** Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

### Autres termes

**Indice des prix des voyages.** Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

## How to Get the Economic Facts and Analysis You Need on Transportation

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 12th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518  
Facsimile: (613) 951-0579

G. Baldwin  
Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

## Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
12e étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518  
Télécopieur: (613) 951-0579

G. Baldwin  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499



# ORDER FORM

Statistics Canada



**Marketing Division  
Publication Sales  
Statistics Canada  
Ottawa, Ontario  
Canada K1A 0T6**

(Please print)

 1-800-267-6677

Charge to VISA or MasterCard. Outside Canada and the U.S. call (613) 951-7277. Please do not send confirmation.



 (613) 951-1584

VISA, MasterCard and Purchase Orders only. Please do not send confirmation. A fax will be treated as an original order.

**METHOD OF PAYMENT:**

(Check only one)

☐ Please charge my: ☐ VISA ☐ MasterCard

Card Number

Signature \_\_\_\_\_

Expiry Date

☐ Payment enclosed \$ \_\_\_\_\_

Please make cheque or money order payable to the  
Receiver General for Canada – Publications.

Purchase Order Number	
---	--

(Please enclose)

Authorized Signature

Company

Department

## Attention

Title

Address

City

Province

Postal Code

Phone

Fax

Please ensure that **all information** is completed.

[illegible]

Note: Catalogue prices for U.S. and other countries are shown in US dollars.

GST Registration # R121491807

Cheque or money order should be made payable to the  
*Receiver General for Canada – Publications.*

Canadian clients pay in Canadian funds and add 7% GST. Foreign clients pay total amount in US funds drawn on a US bank. Prices for US and foreign clients are shown in US dollars.

SUBTOTAL

**DISCOUNT**  
(if applicable)

**GST (7%)**  
(Canadian clients only)

GRAND TOTAL

PF 093238



## THANK YOU FOR YOUR ORDER!



Statistics Canada      Statistique Canada

Canada<sup>1</sup>

**MODALITÉS DE PAIEMENT:**

VISA, MasterCard et bon de commande seulement.  
Veuillez ne pas envoyer de confirmation; le bon télécopié tient lieu de commande originale.

(Cochez une seule case)

☐ MasterCard

Signature \_\_\_\_\_

Date d'expiration

☐ Paiement inclus

Veuillez faire parvenir votre chèque ou mandat-poste à l'ordre du  
Receveur général du Canada – Publications.

☐ N° du bon de commande

(Veuillez joindre le bon)

Signature de la personne autorisée

PF 093238

# Canada

# CANADA A PORTRAIT

A CELEBRATION  
OF OUR GREAT NATION

# UN PORTRAIT DU CANADA

POUR CÉLÉBRER LA  
GRANDEUR DE NOTRE PAYS

Canada challenges the imagination. Imagine a country where Newfoundlanders live closer to Africans than they do to fellow Canadians in British Columbia. Or a country with an island that has a glacier bigger than Ireland. Imagine a country with two million lakes, and the world's longest coastline – but that shares a border with only one nation.

Statistics Canada has created the 54th edition of **Canada: A Portrait** as a celebration of our great nation. Drawn from Statistics Canada's rich palette of national data, it paints a picture of where we are socially, economically, culturally and politically.

Over 60 unique and beautiful photographs combined with lively text, provide a close-up look at the Canada of today.

Experience this land's remarkable natural regions and diverse human landscape through six chapters entitled: **This Land, The People, The Society, Arts and Leisure, The Economy, and Canada in the World.**

Eminent Canadians such as astronaut Roberta Bondar, former hockey star Jean Béliveau, and writer W.O. Mitchell have contributed their personal visions of Canada.

**Canada: A Portrait** is a beautiful illustration of the Canada of today.

Presented in a 30 cm X 23 cm (12 1/4" X 9") format, prestige hardcover, with over 200 pages, **Canada: A Portrait** (Catalogue No. 11-403E) is available in Canada for \$38.00 plus GST, US \$41.95 in the United States, and US \$48.95 in other countries.

To order write **Statistics Canada, Publications Sales, Ottawa, Ontario, K1A 0T6** or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication. For faster ordering call toll-free **1-800-267-6677** and use your VISA and MasterCard or fax your order to **(613) 951-1584**.

Le Canada est un pays qui défie l'imagination. Imaginez un pays où les Terre-Neuviens vivent plus près des Africains que de leurs compatriotes de la Colombie-Britannique. Un pays où se trouve une île sur laquelle s'étend un glacier plus grand que l'Irlande. Imaginez un pays qui compte 2 millions de lacs et le plus long littoral du monde, et pourtant un seul voisin.

Statistique Canada a créé la 54<sup>e</sup> édition d'**Un portrait du Canada** pour célébrer la grandeur de notre pays. C'est à partir du riche éventail de données nationales de Statistique Canada que l'on a brossé ce tableau de notre situation sociale, économique, culturelle et politique.

Plus de 60 magnifiques photos, mariées à un texte vivant, offrent une vision claire et détaillée de ce qu'est le Canada d'aujourd'hui.

Découvrez les splendides régions naturelles de ce pays, de même que son paysage humain des plus diversifiés, à travers six chapitres intitulés :

**Le territoire, La population, La société, Les arts et les loisirs, L'économie et Le Canada dans le monde.**

D'éminents Canadiens, tels Roberta Bondar, astronaute, Jean Béliveau, ancienne vedette de hockey, et W.O. Mitchell, écrivain, y font part de leur vision personnelle du Canada.

**Un portrait du Canada...** un magnifique ouvrage de collection qui décrit admirablement bien le Canada d'aujourd'hui.

Présenté dans un format de 30 cm sur 23 cm (12,25 po X 9 po), dans une couverture rigide de luxe et en plus de 200 pages, **Un portrait du Canada** (N° 11-403F au catalogue) coûte 38 \$ plus TPS au Canada, 41,95 \$ US aux États-Unis et 48,95 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, écrivez à **Statistique Canada, Vente des publications, Ottawa (Ontario), K1A 0T6** ou communiquez avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus proche. La liste figure dans la publication. Pour commander plus rapidement, composez sans frais le **1-800-267-6677** et utilisez votre carte VISA ou MasterCard ou télécopiez votre commande au **(613) 951-1584**.





# Pick a topic... any topic

The **1994 Statistics Canada Catalogue** is your guide to the most complete collection of facts and figures on Canada's changing business, social and economic environment. No matter what you need to know, the **Catalogue** will point you in the right direction.

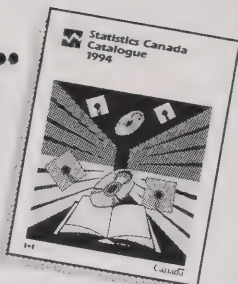
From the most popular topics of the day – like employment, income, trade, and education – to specific research studies – like mineral products shipped from Canadian ports and criminal victimization in urban areas – you'll find it all here.

**... the 1994 Statistics Canada Catalogue will help you get your bearings...**

The **Catalogue** puts all this information at your fingertips. With the expanded index, you can search by subject, author or title – even periodical articles are indexed. There's also a separate index for all our electronic products.

The **Catalogue** has everything you need to access all Statistics Canada's products:

- descriptions of over 25 new titles, plus succinct abstracts of the over 650 titles and 7 map series already produced;
- a complete guide to finding and using statistics;
- electronic products in a variety of media, and



advice on getting expert assistance on electronic products and on-line searches;

tabs to each section -- so you can immediately flip to the information you need.

## ... time and time again

To make sure that the **Catalogue** stands up to frequent use, we used a specially coated cover to prevent broken spines, tattered edges and dog-eared corners.

Order today – you'll be lost without it.

## 1994 Statistics Canada Catalogue

Only \$15 in Canada (US\$18 in the U.S. and US\$21 in other countries). Quote Cat. no. 11-2040XPE.

### Write to:

Statistics Canada  
Marketing Division  
Sales and Service  
120 Parkdale Avenue  
Ottawa, Ontario K1A 0T6

### Fax:

(613) 951-1584

### Call toll-free:

1-800-267-6677

Or contact the nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

# Choisissez un sujet... n'importe lequel

Le **Catalogue de Statistique Canada 1994** est votre guide pour la collection la plus complète de faits et de chiffres dans les domaines, en constante évolution, du commerce, de la société et de l'économie du Canada. Peu importe ce que vous voulez savoir, le **Catalogue** vous mettra sur la bonne piste.

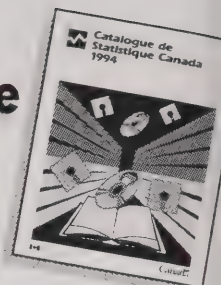
Des sujets actuels les plus populaires – comme l'emploi, le revenu, le commerce et l'éducation – à des études de recherche spécialisées – comme les produits minéraux expédiés des ports canadiens et la victimisation dans les régions urbaines – vous trouverez tout dans ce document.

## Le Catalogue de Statistique Canada 1994 vous aidera à vous orienter...

Le **Catalogue** vous met tous ces renseignements sous la main. L'index augmenté vous permet de chercher par sujet, auteur ou titre – les articles de périodiques sont même indexés. On a aussi ajouté un index séparé pour tous nos produits électroniques.

Le **Catalogue** a tout ce qu'il vous faut pour vous procurer les produits de Statistique Canada :

- descriptions de plus de 25 nouveaux titres et courts résumés des 650 titres et plus et des 7 séries de cartes déjà disponibles;
- guide complet pour obtenir et utiliser les données statistiques;
- produits électroniques sur supports divers et



conseils sur l'obtention d'aide d'experts pour les produits électroniques et les recherches en direct;

système d'onglets pour chaque section - pour que vous puissiez immédiatement repérer les renseignements qui vous intéressent.

## ... maintes et maintes fois

Pour garantir que le **Catalogue** puisse résister à une utilisation fréquente, nous avons utilisé une couverture avec un revêtement spécial conçue pour éviter les dos cassés, les bords abîmés et les coins de page pliés.

Commandez aujourd'hui – vous ne pourrez plus vous en passer.

## Catalogue de Statistique Canada 1994

Seulement 15 \$ au Canada (18 \$ US aux États-Unis et 21 \$ US dans les autres pays). Indiquez le n° au catalogue : 11-2040XPE.

### Écrivez à :

Statistique Canada  
Division du marketing  
Vente et service  
120, avenue Parkdale  
Ottawa (Ontario) K1A 0T6

### Télécopieur : (613) 951-1584

### Appels sans frais :

1-800-267-6677

Ou contactez le Centre de consultation de Statistique Canada le plus proche (voir la liste figurant dans la présente publication).



Catalogue 51-002 Quarterly

Catalogue 51-002 Trimestriel

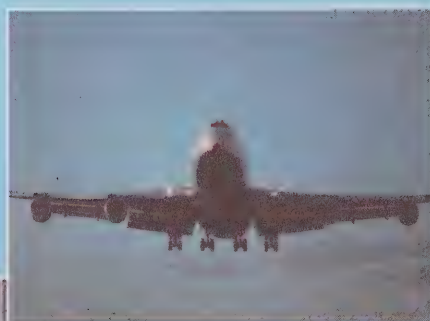


# Air Carrier Operations in Canada

October-December 1994  
(Last Issue)

# Opérations des transporteurs aériens au Canada

Octobre-décembre 1994  
(Dernier numéro)



Statistics Canada  
Statistique Canada

Canada



## Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on CD, diskette, computer print-out, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct online access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable database and retrieval system.

### How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,  
Transportation Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 1-819-997-1986) or to the Statistics Canada Reference Centre in:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montréal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Toll-free access is provided in all provinces and territories, for users who reside outside the local dialing area of any of the Regional Reference Centres.

National Enquiries Line	1-800-263-1136
National Telecommunications Device for the Hearing Impaired	1-800-363-7629
National Toll-free Order-only Line (Canada and United States)	1-800-267-6677

### How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Statistics Canada, Operations and Integration Division, Circulation Management, 120 Parkdale Ave., Ottawa, Ontario, K1A 0T6.

(1-613-951-7277)  
Facsimile Number (1-613-951-1584)  
Toronto Credit Card Only (1-416-973-8018)

### Standards of Service to the Public

To maintain quality service to the public, Statistics Canada follows established standards covering statistical products and services, delivery of statistical information, cost-recovered services and services to respondents. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

## Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordiolinguée et le système d'extraction de Statistique Canada.

### Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doit être adressée au:

Centre des statistiques de l'aviation,  
Division des transports,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 1-819-997-1986) ou au Centre de consultation de Statistique Canada à:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montréal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des Centres régionaux de consultation.

Service national de renseignements	1-800-263-1136
Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants	1-800-363-7629
Service national du numéro sans frais pour commander seulement (Canada et États-Unis)	1-800-267-6677

### Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à Statistique Canada, la Division des Opérations et de l'intégration, Direction de la circulation, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario), K1A 0T6.

(1-613-951-7277)  
Numéro du télécopieur (1-613-951-1584)  
Toronto Carte de crédit seulement (1-416-973-8018)

### Normes de service au public

Afin de maintenir la qualité du service au public, Statistique Canada observe des normes établies en matière de produits et de services statistiques, de diffusion d'information statistique, de services à recouvrement des coûts et de services aux répondants. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le Centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.





Statistics Canada  
Transportation Division  
Aviation Statistics Centre

# Air Carrier Operations in Canada

October-December 1994  
(Last Issue)

Statistique Canada  
Division des transports  
Le Centre des statistiques de l'aviation

# Opérations des transporteurs aériens au Canada

Octobre-décembre 1994  
(Dernier numéro)

Published by authority of the Minister  
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry, 1995

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

November 1995

Price: Canada: \$30.00 per issue,  
\$99.00 annually

United States: US\$36.00 per issue,  
US\$119.00 annually

Other Countries: US\$42.00 per issue,  
US\$139.00 annually

Catalogue No. 51-002, Vol. 25, No. 4

ISSN 0008-2570

Ottawa

Publication autorisée par le ministre  
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 1995

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Novembre 1995

Prix : Canada : 30 \$ l'exemplaire,  
99 \$ par année

États-Unis : 36 \$ US l'exemplaire,  
119 \$ US par année

Autres pays : 42 \$ US l'exemplaire,  
139 \$ US par année

N° 51-002 au catalogue, vol. 25, n° 4

ISSN 0008-2570

Ottawa

## Note of Appreciation

*Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses, governments and other institutions. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.*

## Note de reconnaissance

*Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises, les administrations canadiennes et les autres organismes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.*

## Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- e estimated figures.
- P preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

## Conversion Factors

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperial
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short 2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

## Acknowledgements

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction D. Dodds, Director, Transportation Division and G. Baldwin, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit of which A. Mathieson is the Unit Head, R. Lund is the Statistician, and D. Bunting is Head of Production. It is also a product of the Fare Analysis and International Traffic Unit of which L. Di Piéto is the Unit Head, B. Snider is the Statistician and G. Lorrain is the Statistical Assistant.

The following persons also contributed directly and indirectly to the preparation of this publication:

### Civil and General Aviation Unit:

Denise Paul	Madeleine Saumier
Don Kirkpatrick	Micheline Gaudreau
Douglas Ryan	Daniel Fortin

### Fare Analysis and International Traffic Unit:

Diane Denis	Sylvie Moreau
-------------	---------------

### System Section:

Marc Maisonneuve

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences – Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 – 1984.



## Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- e nombres estimés.
- P nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

## Facteurs de conversion

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	Impériales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte 2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

## Remerciements

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et G. Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale, dont A. Mathieson est le chef de section, R. Lund est le statisticien et D. Bunting est le chef de la production. La Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international, dont L. Di Piéto est le chef de section, B. Snider est le statisticien et G. Lorrain est l'adjointe à la statistique ont également contribué à la production de cette publication.

Les personnes suivantes ont également contribué, directement ou indirectement, à la préparation de cette publication:

### Sous-section de l'aviation civile et générale:

Denise Paul	Madeleine Saumier
Don Kirkpatrick	Micheline Gaudreau
Douglas Ryan	Daniel Fortin

### Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international:

Diane Denis	Sylvie Moreau
-------------	---------------

### Section des systèmes:

Marc Maisonneuve

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" – "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 – 1984.



**Table of Contents**

	Page
Highlights	v
Introduction	vii
Special Articles	viii
Seasonally Adjusted Average Discount Air Fares and Discount Air Fares Indexes	

**SECTION 1 THE QUARTER IN REVIEW**

Table 1.1 Ratios – Canadian Air Carriers, Level I	1
Table 1.2 Selected Economic and Demographic Indicators	2

**SECTION 2 OPERATING STATISTICS**

Table 2.1 Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3
Table 2.2 Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4
Table 2.3 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5
Table 2.4 Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	7

**SECTION 3 FINANCIAL DATA**

Table 3.1 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-III	8
Table 3.2 Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	9

**SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA**

Table 4.1 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III	11
Table 4.2 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	12

**Table des matières**

	Page
Faits saillants	v
Introduction	vii
Études spéciales	viii
Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits moyens et des indices aériens réduits	

**SECTION I REVUE DU TRIMESTRE**

Tableau 1.1 Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	1
Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis	2

**SECTION 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION**

Tableau 2.1 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2 Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Tableau 2.3 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Tableau 2.4 Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	7

**SECTION 3 DONNÉES FINANCIÈRES**

Tableau 3.1 Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	8
Tableau 3.2 Etat des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	9

**SECTION 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT**

Tableau 4.1 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III	11
Tableau 4.2 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	12



**Table of Contents – Concluded**

	Page
<b>SECTION 5 FARE BASIS DATA</b>	
Table 5.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	14
Table 5.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15
Table 5.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	15
Table 5.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	16
Table 5.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	17
Table 5.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	18
Notes to Users	
Methodology and Data Limitations	21
Factors Which May Have Influenced the Data	26
Glossary	27

**Table des matières – fin**

	Page
<b>SECTION 5 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE</b>	
Tableau 5.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	14
Tableau 5.2 Répartition des passagers selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Tableau 5.3 Répartition des passagers-kilomètres selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	15
Tableau 5.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	16
Tableau 5.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	17
Tableau 5.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	18
Notes aux utilisateurs	
Méthodes et restrictions	21
Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	26
Glossaire	29

## Highlights

### Operating Statistics

- The fourth quarter of 1994 marks the fourth consecutive quarter of growth in passenger-kilometres flown on scheduled routes by Canadian air carriers. On a year-over-year basis, these carriers reported an 11% increase in output in the fourth quarter of 1994. Output in all quarters of 1994 has typically been higher than that reported in the quarters of the last three years. However, it is still below the levels of 1988 to 1990.
- Air Canada, which held a 49% market share of scheduled passenger-kilometres flown by Canadian air carriers, reported an 18% increase in volume during the fourth quarter of 1994. Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) held a 43% share, and reported growth of 5% during the quarter. Air Canada increased its market share by a few percentage points in each of the quarters of 1994. CAIL's market share dropped in most quarters of 1994, after increasing in most quarters of the last few years.
- Both the Air Canada Connectors and the CAIL Partners (the network of affiliate scheduled carriers for Air Canada and CAIL) increased their output by three and a half percent in the fourth quarter of 1994. Taken together, they perform less than 10% of the passenger-kilometres of the Canadian air carrier industry. This market share has not changed much since 1991. However, in assessing only the operations of the two affiliate groups, the Air Canada Connectors increased their market share by several percentage points in two of the four quarters of 1994. This is related to the fact that their services feed into the operations of Air Canada, which performed more operations in 1994.

### Financial Statistics

- Both Air Canada and CAIL continued to report improvements in their "basic" performance (operating income plus interest income minus interest expenses) during the fourth quarter of 1994. On a year-over-year basis, Air Canada's basic performance improved in seven consecutive quarters, while CAIL's improved in all of the four quarters of 1994. The year 1988 was the last time that Air Canada reported a better basic performance in the fourth quarter. For CAIL, 1989 was the last time a smaller basic loss was reported in the fourth quarter. Once again, for both carriers, these performances came on the strength of substantially higher operating revenues.

## Faits saillants

### Statistiques d'exploitation

- Les transporteurs aériens canadiens ont enregistré une augmentation du nombre de passagers-kilomètres réalisés sur leurs routes régulières pendant le quatrième trimestre de 1994, augmentation qui se maintient depuis quatre trimestres consécutifs. Au cours du quatrième trimestre, les transporteurs ont indiqué une augmentation de 11% de leur rendement sur la base d'une année à l'autre. Les résultats de tous les trimestres de 1994 ont été généralement supérieurs à ceux qui ont été enregistrés pour les trimestres correspondants des trois dernières années. Ils sont toutefois inférieurs aux niveaux enregistrés de 1988 à 1990.
- Air Canada, qui détenait 49% du marché des vols réguliers des transporteurs canadiens, mesuré en passagers-kilomètres, a indiqué que son volume avait augmenté de 18% au cours du quatrième trimestre de 1994. Pour le même trimestre, la part des Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) s'est établie à 43%, soit une hausse de 5%. Air Canada a augmenté sa part de marché de quelques points de pourcentage pendant chaque trimestre de 1994. La part de LACI a diminué pendant la plupart des trimestres de 1994, après s'être accrue au cours de la plupart des trimestres des dernières années.
- Les Liaisons d'Air Canada, tout comme les partenaires de Canadien (réseaux de transporteurs aériens offrant des vols réguliers et affiliés à Air Canada et à LACI) ont amélioré leurs résultats de trois et demi pour cent au cours du quatrième trimestre de 1994. Ensemble, ils ont enregistré moins de 10% des passagers-kilomètres réalisés par l'industrie canadienne du transport aérien. Leur part du marché n'a pas beaucoup évolué depuis 1991. Toutefois, les Liaisons d'Air Canada ont accru leur part de marché de plusieurs points de pourcentage pendant deux des quatre trimestres de 1994 si on tient compte uniquement des activités des deux groupes affiliés. Cette augmentation est reliée à la hausse des activités d'Air Canada, d'où provient la clientèle des services offerts par les Liaisons.

### Statistiques financières

- Le rendement financier «de base» (revenu d'exploitation plus les intérêts gagnés, moins les frais d'intérêts) d'Air Canada et celui de LACI ont continué de s'améliorer au cours du quatrième trimestre de 1994. Le rendement financier d'Air Canada, sur la base d'une année à l'autre, s'est amélioré pendant sept trimestres consécutifs, tandis que celui de LACI s'est amélioré à chacun des trimestres de 1994. Depuis l'année 1988, Air Canada n'avait pas enregistré un aussi bon rendement financier au quatrième trimestre. Quant à LACI, il n'avait pas enregistré de perte directe plus petite au quatrième trimestre depuis 1989. Encore une fois, le rendement financier des deux transporteurs résulte de recettes d'exploitation passablement plus élevées.

- The Air Canada Connectors reported a drop in their basic income, from \$9.9 million in the fourth quarter of 1993 to \$4.6 million in the same quarter of 1994. They have reported an income in every quarter since the first quarter of 1992. The CAIL Partners reported a basic loss of \$1.6 million in the fourth quarter of 1994, compared to a loss of \$66 thousand in the same quarter of 1993. They have only reported an income in three of the 21 quarters since the third quarter of 1989.

#### Fare Basis Data

- In the fourth quarter of 1994, the economy fare index for domestic scheduled services reached a record 177, up 4% from 1993, while the discount fare index increased to 141, a fourth quarter record. For international markets, fourth quarter records were set by the economy fare index, which rose by 10% over 1993 to a level of 156, and the discount fare index which increased by 5% from the previous year to 109.
- During the fourth quarter of 1994, 66% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up slightly from 65% in the fourth quarter of 1993. In international markets, more than three out of every four scheduled passengers (76%) flew on discount fares.
- Five provinces posted increases in the use of discount fares in the fourth quarter of 1994. Quebec and Ontario posted the largest increases in the use of discount fares, with gains of 4 and 2 percentage points, respectively, when compared to the same period in 1993.
- The average air fare paid by passengers on all domestic city-pairs was a record \$202, up 4% from the average of \$194 reported a year earlier. The average fare paid by international passengers increased by 7% from a year earlier to \$370.

- Les Liaisons d'Air Canada ont indiqué une baisse de leur revenu de base qui est passé de 9,9 millions\$ au quatrième trimestre de 1993, à 4,6 millions\$ au même trimestre de 1994. Elles ont indiqué un bénéfice à tous les trimestres depuis le premier trimestre de 1992. Les partenaires de Canadien ont indiqué une perte directe de 1,6 million\$ au quatrième trimestre de 1994, comparativement à une perte de 66 000 dollars au même trimestre de 1993. Depuis le troisième trimestre de 1989, ils n'ont enregistré de bénéfice que pendant trois des 21 trimestres.

#### Données sur la base tarifaire

- Au cours du quatrième trimestre de 1994, l'indice des tarifs de la classe économique pour les services réguliers intérieurs a atteint un sommet de 177, en hausse de 4% par rapport à 1993, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté pour s'établir à 141, soit un sommet pour le quatrième trimestre. Pour les marchés internationaux, des sommets pour le quatrième trimestre ont été enregistrés pour l'indice des tarifs économiques, lequel a augmenté de 10% par rapport à 1993 pour atteindre un niveau de 156, et pour l'indice des tarifs réduits, lequel a progressé de 5% par rapport à l'année précédente pour atteindre 109.
- Au cours du quatrième trimestre de 1994, 66% des passagers des vols réguliers intérieurs ont profité de tarifs réduits, en regard de 65% au cours du quatrième trimestre de 1993. Dans les marchés internationaux, plus de trois passagers sur quatre (76%) ont voyagé à prix réduit.
- Cinq provinces ont enregistré des hausses de l'utilisation des tarifs réduits au cours du quatrième trimestre de 1994. Le Québec et l'Ontario, avec des hausses respectives de 4 et 2 points de pourcentage, ont enregistré les plus fortes augmentations de l'utilisation des tarifs réduits par rapport à la même période en 1993.
- Le tarif aérien moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à 202\$, soit un niveau record. Il s'agit d'une hausse de 4% par rapport au tarif moyen de 194\$ déclaré une année plus tôt. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux a progressé de 7% par rapport à l'année précédente pour atteindre 370\$.



## Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada** and the redesigned annual publication **Canadian Civil Aviation** maintain most of the past series and also includes fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The quarterly publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses.

This publication, **Air Carrier Operations in Canada**, provides some historical perspective, displaying data for the current reference period and the same quarter of the previous year.

## Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication trimestrielle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres de même que les recettes et les dépenses d'exploitation.

La présente publication, intitulée **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour la période de référence et pour le même trimestre de l'année précédente.

## Special Articles

## Seasonally Adjusted Average Discount Air Fares and Discount Air Fare Indexes

by Bradley Snider

This article continues the seasonally adjusted time series last presented in the publication **Air Carrier Operations in Canada**, October-December 1993. The series is continued up to the end of the fourth quarter of 1994.

As each reference year is completed, the seasonally adjusted series and the trend-cycle are revised for the year and for the two preceding years. This is a normal revision cycle for a seasonal adjustment programme. In this case, data have been revised back to the first quarter of 1992. The adjusted data prior to 1992 and all of the original, unadjusted air fares and indexes are unchanged.

The most recent seasonally adjusted data reveal turning points for the average domestic discount air fares and air fare indexes. Text Table 1, and Figures 1 and 2, show the results for the average domestic discount air fares and air fare indexes. Between the third and fourth quarters of 1994, the seasonally adjusted domestic discount air fares decreased at an annual rate of 3.2%, and the seasonally adjusted domestic discount air fare index decreased at an annual rate of 2.0%. This marks a downturn in the average domestic discount air fares, which had been increasing for four consecutive quarters, reaching a peak of \$156 in the third quarter of 1994.

## Études spéciales

## Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits moyens et des indices des tarifs aériens réduits

par Bradley Snider

Cette étude met à jour les séries de données désaisonnalisées présentées pour la dernière fois dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, octobre-décembre 1993. Les séries ont été prolongées jusqu'à la fin du quatrième trimestre de 1994.

À la fin de chaque année de référence, les données désaisonnalisées et la tendance-cycle sont révisées pour l'année et pour les deux années précédentes. Il s'agit d'un cycle normal de révisions pour un programme d'ajustement saisonnier. Dans cette étude, les données ont été révisées jusqu'au premier trimestre de 1992. Les données désaisonnalisées antérieures à 1991, ainsi que toutes les données originales (non désaisonnalisées) sur les tarifs aériens et les indices sont demeurées inchangées.

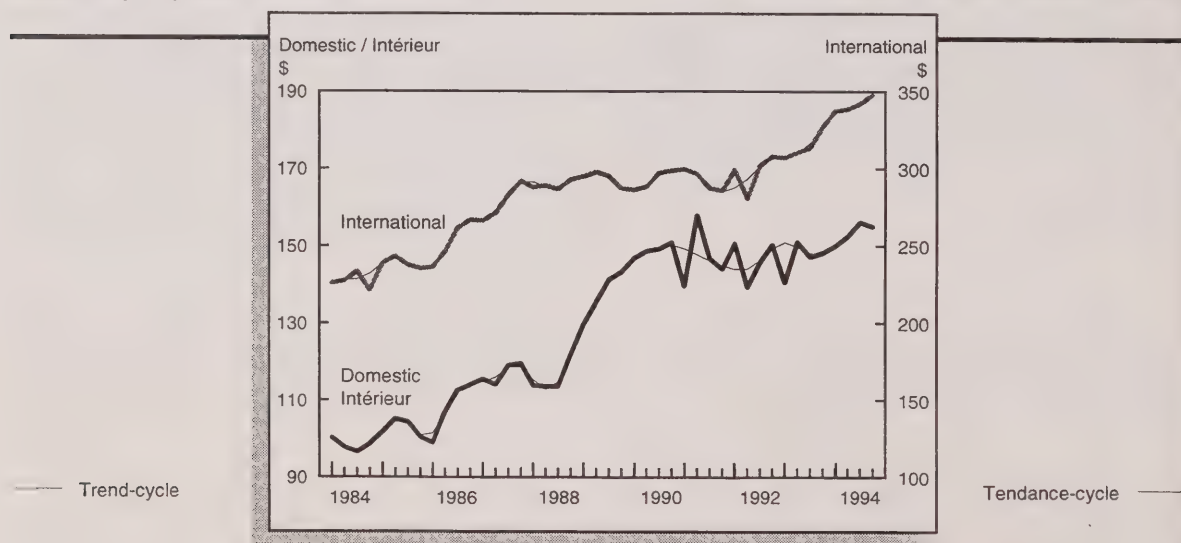
Les plus récentes données désaisonnalisées sur les tarifs aériens réduits intérieurs moyens et sur les indices des tarifs aériens révèlent des points de retournement. Le tableau explicatif 1 et les figures 1 et 2 présentent les résultats pour les tarifs aériens réduits intérieurs moyens et les indices des tarifs aériens. Entre les troisième et quatrième trimestres de 1994, les tarifs aériens réduits intérieurs désaisonnalisés ont régressé à un taux annuel de 3,2%, alors que l'indice désaisonnalisé des tarifs aériens réduits a diminué à un taux annuel de 2,0%. Ceci représente un repli des tarifs aériens réduits intérieurs moyens, lesquels se sont accrus au cours de quatre trimestres consécutifs. Ces tarifs ont atteint un sommet de 156\$ au cours du troisième trimestre de 1994.

Figure 1

## Seasonally Adjusted Discount Air Fares

Figure 1

## Tarifs aériens réduits désaisonnalisés



The impression of a turning point is reinforced by the seasonally adjusted domestic discount fare index, which also decreased in the fourth quarter at an annual rate of 2.0%, after reaching a peak of 140.0 in the third quarter of 1994 following four consecutive quarterly increases. However, the domestic air fare and air fare index trend-cycles showed no sign of a turning point up to the end of the second quarter of 1994. Further data from 1995 will be required to determine if the underlying trend has changed.

International sector results are shown in Text Table 2 and in Figures 1 and 2. After declining from a record level of 111.6 in the first quarter of 1991, to a low of 103.2 in the second quarter of 1993, the seasonally adjusted international discount fare index has posted six consecutive quarterly increases, to a level of 111.4. From the third quarter of 1994 to the fourth quarter of 1994, the seasonally adjusted international discount fare index increased at an annual rate of 6.1%. The trend-cycle had posted four consecutive quarters of increase up to the second quarter of 1994.

The seasonally adjusted international discount fares rose to a record level of \$348 in the fourth quarter of 1994, up from \$342 in the third quarter of 1994. This was an annual rate of increase of 7.0%. The trend-cycle for international discount fares has now been increasing for ten consecutive quarters, from the first quarter of 1992 up to the second quarter of 1994.

L'impression d'un point de retournement est renforcée par l'indice désaisonnalisé des tarifs réduits intérieurs, lequel s'est replié au quatrième trimestre de 1994 à un taux annuel de 2,0%, après avoir atteint un sommet de 140,0 au troisième trimestre de 1994. Cette baisse fait suite à quatre hausses trimestrielles consécutives. Toutefois, les tendances-cycles du tarif aérien intérieur et de l'indice des tarifs aériens n'ont pas indiqué de point de retournement jusqu'à la fin du deuxième trimestre de 1994. Des données pour l'année 1995 seront nécessaires pour déterminer si les tendances sous-jacentes ont changé.

Le tableau explicatif 2 et les figures 1 et 2 illustrent les résultats pour le secteur international. Après avoir régressé d'un niveau record de 111,6 au premier trimestre de 1991 à un creux de 103,2 au deuxième trimestre de 1993, l'indice désaisonnalisé des tarifs réduits internationaux a affiché six hausses trimestrielles consécutives, pour atteindre un niveau de 111,4. Du troisième trimestre de 1994 au quatrième trimestre de 1994, le taux de croissance annualisé de l'indice désaisonnalisé des tarifs réduits internationaux était de 6,1%. La tendance-cycle a affiché quatre hausses trimestrielles consécutives jusqu'au deuxième trimestre de 1994.

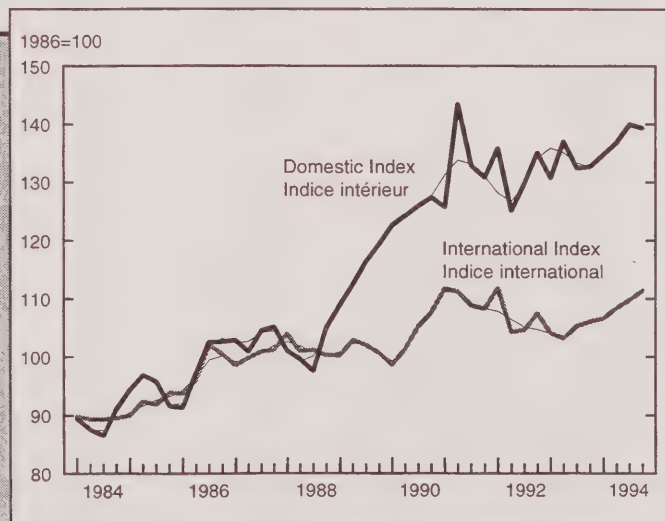
Les tarifs réduits internationaux désaisonnalisés ont enregistré un sommet inégalé de 348\$ au cours du quatrième trimestre de 1994, par rapport à 342\$ au cours du troisième trimestre de 1994. Il s'agit d'un taux de croissance annualisé de 7,0%. La tendance-cycle des tarifs réduits internationaux s'est maintenant accrue au cours de dix trimestres consécutifs, soit du premier trimestre de 1992 au deuxième trimestre de 1994.

Figure 2

## Seasonally Adjusted Discount Air Fare Indexes

Figure 2

## Indices des tarifs aériens désaisonnalisés





The trend-cycle for average international discount air fares has set eight consecutive records, in contrast to the international discount fare index, which has yet to surpass the record level of the second quarter of 1991. The explanation is that the index shows international discount fares have remained relatively unchanged in price, and have therefore become cheaper in real terms. Consequently, more passengers have been taking advantage of these prices, and the average distance flown per passenger has been increasing, (as reflected in the average air fare).

In conclusion, the seasonally adjusted discount air fare and air fare index in the domestic sector has shown the start of a downturn after reaching a peak in the third quarter of 1994, after four quarters of consecutive growth. The seasonally adjusted international discount air fares have continued to set new record levels, while the seasonally international discount index has increased for six consecutive quarters.

La tendance-cycle des tarifs aériens réduits internationaux moyens a affiché huit niveaux records consécutifs, alors que celle de l'indice des tarifs réduits internationaux, n'a pas encore dépassé le niveau record du deuxième trimestre de 1991. Ceci traduit implicitement que le prix des tarifs réduits internationaux est demeuré pratiquement inchangé, et qu'il a par conséquent diminué en termes réels (ce que l'indice montre). Par conséquent, plus de voyageurs ont été encouragés à acheter des billets à prix réduit, et la distance moyenne parcourue par chaque passager s'est accrue au cours de cette période (ce que le tarif aérien moyen montre).

On peut conclure que les tarifs aériens réduits désaisonnalisés et que l'indice désaisonnalisé des tarifs aériens dans le secteur intérieur ont commencé à se replier après avoir atteint un sommet au cours du troisième trimestre de 1994. Ce repli fait suite à quatre hausses trimestrielles consécutives. Les tarifs aériens réduits désaisonnalisés dans le secteur international ont continué à établir de nouveaux niveaux records, alors que l'indice désaisonnalisé des tarifs réduits internationaux a affiché des hausses au cours de six trimestres consécutifs.

Text Table 1

**Average Domestic Discount Air Fares and Air Fare Indexes, Seasonally Adjusted, by Quarter, 1984-1994**

Tableau explicatif 1

**Tarifs aériens réduits intérieurs moyens et indices des tarifs aériens, désaisonnalisés, par trimestre, 1984-1994**

Year	Quarter	Average Domestic Discount Fare	Seasonally Adjusted Domestic Discount Fare	Trend-cycle	Domestic Discount Air Fare Index	Seasonally Adjusted Domestic Discount Fare Index	Trend-cycle
Année	Trimestre	Tarif réduit intérieur moyen	Tarif réduit intérieur désaisonnalisé	Tendance-cycle	Indice du tarif réduit intérieur	Indice du tarif réduit intérieur désaisonnalisé	Tendance-cycle
		\$		1986 = 100			
1984	I	94.5	100.2	99.9	87.1	89.4	88.9
	II	97.5	97.7	97.9	86.3	87.5	87.5
	III	107.9	96.5	96.8	92.6	86.5	87.4
	IV	93.1	98.6	98.5	88.7	91.1	90.5
1985	I	95.5	101.8	102.0	91.3	94.4	94.6
	II	104.8	105.1	104.7	95.6	96.9	96.7
	III	116.6	104.3	103.8	102.7	95.8	95.3
	IV	95.5	100.4	100.9	89.7	91.6	91.9
1986	I	92.3	98.9	101.4	87.7	91.3	92.0
	II	106.6	106.9	106.7	96.0	97.3	97.1
	III	125.1	112.6	112.0	109.5	102.5	101.8
	IV	109.6	114.0	114.5	101.4	102.6	103.1
1987	I	107.8	115.5	114.8	98.8	103.0	102.4
	II	113.6	114.1	116.0	99.5	101.0	102.6
	III	131.0	119.0	118.6	110.7	104.5	104.2
	IV	116.4	119.6	118.7	104.7	105.1	104.4
1988	I	106.5	113.9	115.5	97.2	101.1	101.7
	II	113.4	113.7	112.9	98.4	99.7	99.3
	III	123.3	113.6	114.8	102.1	97.5	100.3
	IV	119.7	121.9	121.3	105.2	104.9	104.2
1989	I	121.9	129.7	129.5	105.2	108.8	108.8
	II	135.2	135.6	136.0	111.3	112.5	112.6
	III	151.9	141.3	140.6	120.5	116.3	116.2
	IV	141.1	143.1	143.8	119.9	119.3	119.5
1990	I	138.6	146.7	146.4	119.2	122.6	122.4
	II	148.4	148.8	148.6	123.3	124.5	124.5
	III	159.2	149.3	149.8	129.3	125.8	125.7
	IV	149.2	150.8	150.1	128.2	127.3	127.5
1991	I	132.3	139.5	149.3	122.6	126.0	131.3
	II	157.8	157.9	147.7	142.6	142.9	133.6
	III	155.7	146.8	146.2	135.5	132.9	133.1
	IV	142.6	144.0	144.9	132.2	130.9	130.8
1992	I	142.8	150.6	143.9	132.4	135.8	128.1
	II	139.6	139.3	144.1	124.5	125.1	126.7
	III	154.1	145.7	146.3	132.1	129.8	129.8
	IV	149.1	150.3	149.3	136.9	135.1	134.1
1993	I	133.2	140.5	150.9	127.3	130.7	135.9
	II	151.5	151.0	149.8	136.5	137.0	135.1
	III	155.4	147.1	148.1	134.5	132.4	133.3
	IV	146.7	148.1	147.8	134.5	132.7	132.7
1994	I	142.3	149.9	149.8	131.2	134.7	134.5
	II	152.8	152.4	152.9	136.3	136.8	137.3
	III	165.2	156.1		142.5	140.0	
	IV	153.1	154.9		140.9	139.3	

Text Table 2

## Average International Discount Air Fares and Air Fare Indexes, Seasonally Adjusted, by Quarter, 1984-1994

Tableau explicatif 2

## Tarifs aériens réduits internationaux moyens et indices des tarifs aériens, désaisonnalisés, par trimestre, 1984-1994

Year	Quarter	Average International Discount Fare	Seasonally Adjusted International Discount Fare	Trend-cycle	International Discount Air Fare Index	Seasonally Adjusted International Discount Fare Index	Trend-cycle
Année	Trimestre	Tarif réduit international moyen	Tarif réduit international désaisonnalisé	Tendance-cycle	Indice du tarif réduit international	Indice du tarif réduit international désaisonnalisé	Tendance-cycle
		\$				1986 = 100	
1984	I	201.1	226.7	225.3	87.4	89.8	88.9
	II	230.2	227.8	227.9	88.4	89.3	89.6
	III	277.8	233.3	228.3	96.1	89.3	89.3
	IV	201.6	220.6	231.9	86.0	89.5	89.4
1985	I	211.3	238.9	238.8	87.4	90.0	90.4
	II	245.6	243.4	241.9	91.4	92.4	91.6
	III	283.2	237.8	238.9	99.1	91.8	92.6
	IV	216.3	235.5	234.9	90.3	93.9	93.2
1986	I	207.7	235.6	236.5	90.8	93.7	94.1
	II	247.9	245.9	246.7	95.0	96.1	96.3
	III	311.6	261.8	260.6	110.5	102.2	99.5
	IV	246.9	267.7	266.5	96.7	100.5	100.1
1987	I	233.3	265.0	266.4	95.2	98.4	99.1
	II	272.7	270.9	271.4	98.6	99.8	99.6
	III	336.5	283.1	283.1	109.4	101.0	100.7
	IV	270.8	292.9	291.0	97.4	101.3	102.1
1988	I	252.9	286.6	291.3	100.4	103.8	102.6
	II	290.6	288.9	288.2	99.8	101.0	101.9
	III	340.0	286.9	288.5	109.6	101.3	100.8
	IV	270.8	293.0	291.5	96.5	100.4	100.6
1989	I	261.3	294.3	295.6	97.0	99.9	101.2
	II	299.9	298.3	297.5	101.7	103.0	102.5
	III	348.4	295.3	294.3	110.2	102.2	102.4
	IV	264.5	286.6	288.0	96.8	100.7	100.3
1990	I	256.4	286.2	285.7	95.8	98.2	99.2
	II	290.2	289.1	290.1	100.2	101.5	101.4
	III	348.9	297.1	295.4	113.1	105.5	105.1
	IV	274.4	297.5	298.9	103.9	107.9	108.3
1991	I	271.7	300.4	299.9	108.9	111.6	111.1
	II	298.1	296.5	295.6	109.7	111.5	111.2
	III	334.3	287.0	288.2	116.6	108.9	109.3
	IV	263.1	285.0	284.9	104.8	108.2	108.3
1992	I	274.3	299.3	287.8	109.2	111.8	107.8
	II	281.3	280.6	293.3	102.6	104.3	106.4
	III	348.2	301.9	301.5	111.7	104.6	105.1
	IV	285.0	307.9	306.8	104.5	107.5	104.7
1993	I	283.8	307.0	308.0	101.9	104.1	104.0
	II	310.2	310.4	309.9	101.2	103.2	103.7
	III	358.8	313.4	316.5	112.2	105.3	104.9
	IV	304.0	327.0	327.0	103.5	106.1	106.0
1994	I	314.0	337.4	335.8	104.4	106.6	106.8
	II	337.2	338.6	339.4	106.1	108.4	108.3
	III	390.4	342.2		116.9	109.8	
	IV	324.2	347.9		109.0	111.4	



# Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market – Fourth Quarter 1994

by R. Lund

Text Table 3

## Scheduled Operations of the Major Canadian Families and Their Component Groups, Fourth Quarter 1994

# Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers – quatrième trimestre 1994

par R. Lund

Tableau explicatif 3

## Activités régulières des principaux groupes canadiens et de leurs affiliés, Quatrième trimestre 1994

		Air Canada	Canadian	Air Canada Connectors	Canadian Partners
		Air Canada	Canadien	Liaison Air Canada	Partenaires Canadien
Passengers – Passagers	'000	2,659	1,565	937	701
Percentage change – Variation en pourcentage <sup>1</sup>	%	7.6	1.8	-6.7	-6.0
Market Share – Part du marché	%	45.4	26.7	16.0	12.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000 000	5 251	4 563	439	324
Percentage Change – Variation en pourcentage <sup>1</sup>	%	17.9	4.6	3.6	3.4
Market Share – Part du marché	%	49.6	43.1	4.2	3.1
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	9 241	7 485	906	679
Percentage Change – Variation en pourcentage <sup>1</sup>	%	19.8	9.3	1.1	-6.3
Market Share – Part du marché	%	50.5	40.9	4.9	3.7
Passenger Revenue – Recettes-passagers	\$'000,000	619	472	135	88
Percentage Change – Variation en pourcentage <sup>1</sup>	%	15.5	14.0	8.1	0.5
Market Share – Part du marché	%	47.1	35.9	10.3	6.7
Hours Flown – Heures de vol	'000	90	64	54	39
Percentage change – Variation en pourcentage <sup>1</sup>	%	10.1	6.9	-1.1	-18.3
Market Share – Part du marché	%	36.6	25.8	22.0	15.6
		Air Canada Family	Canadian Family	Both Major Carriers	Both Affiliates
		Groupe Air Canada	Groupe Canadien	Principaux Transporteurs	Affiliés
Passengers – Passagers	'000	3,597	2,265	4,224	1,638
Percentage change – Variation en pourcentage <sup>1</sup>	%	3.5	-0.7	5.4	-6.4
Market Share – Part du marché	%	61.4	38.6	72.1	27.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000 000	5 690	4 887	9 814	763
Percentage Change – Variation en pourcentage <sup>1</sup>	%	16.7	4.5	11.3	3.5
Market Share – Part du marché	%	53.8	46.2	92.8	7.2
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	10 146	8 163	16 725	1 585
Percentage Change – Variation en pourcentage <sup>1</sup>	%	17.9	7.8	14.9	-2.2
Market Share – Part du marché	%	55.4	44.6	91.3	8.7
Passenger Revenue – Recettes-passagers	\$'000,000	755	560	1 091	223
Percentage Change – Variation en pourcentage <sup>1</sup>	%	14.1	11.6	14.8	5.0
	%	57.4	42.6	83.0	17.0
Hours Flown – Heures de vol	'000	145	103	154	93
Percentage change – Variation en pourcentage <sup>1</sup>	%	5.6	-4.2	8.8	-9.0
Market Share – Part du marché	%	58.5	41.5	62.4	37.6

<sup>1</sup> Year-over-year change. – Variation par rapport à l'année précédente.

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table in both 1993 and 1994, consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario and NWT Air. The Canadian Partners were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air. The data for the families include the major carriers and their affiliates. Air Canada's passenger revenue has been revised for the first three quarters of 1994, while Canadian Airlines International Ltd. has revised their passenger revenue for the first quarter of 1994. The Air Canada Connectors have reported five consecutive quarters of growth in passenger-kilometres, while the Canadian Partners reported growth in two of the four quarters of 1994.

Les Liaisons d'Air Canada, pour les fins de ce tableau en 1993 et 1994, étaient constituées de Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. Les partenaires de Canadien comprenaient Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et Time Air. Les données pour les groupes contiennent les principaux transporteurs et leurs transporteurs affiliés. Les recettes-passagers d'Air Canada ont été révisées pour les trois premiers trimestres de 1994, alors que les recettes-passagers des Lignes aériennes Canadien International Ltée ont été révisées pour le premier trimestre de 1994. Les Liaisons d'Air Canada ont déclaré une croissance du nombre de passagers-kilomètres au cours de cinq trimestres consécutifs, tandis que les partenaires de Canadien ont enregistré une croissance pour deux des quatre trimestres de 1994.

**FOR FURTHER READING**

Selected Publications  
from Statistics Canada

**LECTURES SUGGÉRÉES**

Choisies parmi les publications  
de Statistique Canada

	Catalogue
<b>Surface and Marine Transport – Service Bulletin</b> , Bilingual, Eight issues/year.	
<b>Air Carrier Operations in Canada</b> , <i>Quarterly</i> , Bilingual	
<b>Aviation Statistics Centre – Service Bulletin</b> , <i>Monthly</i> , Bilingual	
<b>Air Carrier Traffic at Canadian Airports</b> , <i>Quarterly</i> , Bilingual	
<b>Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report</b> , <i>Annual</i> , Bilingual	
<b>Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report</b> , <i>Annual</i> , Bilingual	
<b>Canadian Civil Aviation</b> , <i>Annual</i> , Bilingual	
<b>Air Charter Statistics</b> , <i>Annual</i> , Bilingual	
<b>Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation</b> , <i>Occasional</i> , issued in 1993.	
<b>Railway Carloadings</b> , <i>Monthly</i> , Bilingual	
<b>Railway Operating Statistics</b> , <i>Monthly</i> , Bilingual	
<b>Rail In Canada</b> , <i>Annual</i> , Bilingual	
<b>Passenger Bus and Urban Transit Statistics</b> , <i>Quarterly</i> , Bilingual	
<b>Passenger Bus and Urban Transit Statistics</b> , <i>Annual</i> , Bilingual	
<b>Road Motor Vehicles: Fuel Sales</b> , <i>Annual</i> , Bilingual	
<b>Road Motor Vehicles: Registrations</b> , <i>Annual</i> , Bilingual	
<b>Trucking in Canada</b> , <i>Annual</i> , Bilingual	
<b>Shipping in Canada</b> , <i>Annual</i> , Bilingual	
<b>Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service</b> , Bilingual, Huit numéros/année.	50-002
<b>Opérations des transporteurs aériens au Canada</b> , <i>Trimestriel</i> , Bilingual	51-002
<b>Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service</b> , <i>Mensuel</i> , Bilingual	51-004
<b>Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens</b> , <i>Trimestriel</i> , Bilingual	51-005
<b>Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur</b> , <i>Annuel</i> , Bilingual	51-204
<b>Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis</b> , <i>Annuel</i> , Bilingual	51-205
<b>Aviation civile canadienne</b> , <i>Annuel</i> , Bilingual	51-206
<b>Statistique des affrètements aériens</b> , <i>Annuel</i> , Bilingual	51-207
<b>L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile</b> , <i>Hors série</i> , publiée en 1993.	51-501
<b>Chargements ferroviaires</b> , <i>Mensuel</i> , Bilingual	52-001
<b>Statistique de l'exploitation ferroviaire</b> , <i>Mensuel</i> , Bilingual	52-003
<b>Le transport ferroviaire au Canada</b> , <i>Annuel</i> , Bilingual	52-216
<b>Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain</b> , <i>Trimestriel</i> , Bilingual	53-003
<b>Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain</b> , <i>Annuel</i> , Bilingual	53-215
<b>Véhicules automobiles: Ventes de carburants</b> , <i>Annuel</i> , Bilingual	53-218
<b>Véhicules automobiles: Immatriculations</b> , <i>Annuel</i> , Bilingual	53-219
<b>Le camionnage au Canada</b> , <i>Annuel</i> , Bilingual	53-222
<b>Le transport maritime au Canada</b> , A., Bil.	54-205

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.

# Section 1

## THE QUARTER IN REVIEW

Table 1.1

Ratios – Canadian Air Carriers, Level I,  
October-December 1994

# Section 1

## REVUE DU TRIMESTRE

Tableau 1.1

Rapports – Transporteurs aériens canadiens de  
niveau I, Octobre-décembre 1994

		Total			Change		
		1993	1994		Variation	%	
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.115	0.112		-2.6		
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.319	0.319		–		
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.819	0.861		5.1		
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	36 583	40 148		9.7		
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'explo- itation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	90.43	98.37		8.8		
		Air Canada			Canadian		
		1993	1994	Change Variation	1993	1994	Change Variation
				%			%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.120	0.119	-0.8	0.110	0.103	-6.4
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.318	0.302	-5.0	0.320	0.343	7.2
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.875	0.889	1.6	0.757	0.828	9.4
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	36 039	39 159	8.7	37 308	41 466	11.1
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'explo- itation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	94.32	101.96	8.1	85.88	94.20	9.7



Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators,  
October-December 1994

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis,  
Octobre-décembre 1994

		1993	1994	Change Variation %
Population of Canada – Population du Canada	'000	28 866.0	29 361.7	1.7
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	12 437.7	13 448.0	8.1
Disposable income <sup>1</sup> – Revenu disponible <sup>1</sup>	\$'000'000	487 000	500 944	2.9
Per capita disposable income <sup>1</sup> – Revenu disponible par habitant <sup>1</sup>	\$	16 871.1	17 061.1	1.1
Per capita trip spending (including fares) <sup>2</sup> – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) <sup>2</sup>				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	... <sup>3</sup>	... <sup>3</sup>	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	120.1	113.0	-5.9
Average spending per trip (including fares) <sup>4</sup> – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) <sup>4</sup>				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	... <sup>3</sup>	... <sup>3</sup>	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	1 424.9	1 449.9	1.8
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	194.1	202.0	4.1
– International travel – Voyages internationaux	\$	346.9	369.9	6.6
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
– All items – Ensemble		131.2	131.2	–
– Transportation – Transports		127.8	133.5	4.5
– Public transportation – Transport public		141.3	150.6	6.6
Travel price index – Indice des prix des voyages	1986 = 100	134.4	137.7	2.5
Air fare index (Level I carriers) – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
– Domestic travel – Voyages intérieurs		150.3	155.1	3.2
– International travel – Voyages internationaux		111.0	118.1	6.4
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1983 = 100			
– All industries – Toutes les industries		115.8	119.9	3.5
– Transport industry – Industrie du transport		105.4	107.5	2.0
– Air transportation – Transport aérien		80.0	70.6	-11.7
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	12.3	11.0	-10.4

(s.a.) – seasonally adjusted. – (dés.) – désaisonnalisé.

<sup>1</sup> Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. – Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.<sup>2</sup> Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.<sup>3</sup> This figure is not available for the year 1993, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. Due to survey changes, domestic travel expenditure are not yet available. – Ce chiffre ce chiffre n'est disponible pour l'année 1993, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Suite à un changement à l'enquête, les dépenses pour les voyages intérieurs ne sont pas encore disponibles.<sup>4</sup> Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. – For overseas trips, includes other modes of transportation. – Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voyages outre-mer, comprend d'autres modes de transport.

Source: Canadian Economic observer – L'observateur économique canadien.

## Section 2

### OPERATING STATISTICS

Table 2.1

Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
October-December 1994

## Section 2

### STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens  
canadiens, Octobre-décembre 1994

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III			Niveaux I-IV		
	1993	1994	Change Variation	1993	1994	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
<b>All services – Tous les services</b>						
Number of carriers included <sup>1</sup> – Nombre de transporteurs inclus <sup>1</sup>	94	92	-2.1	230	226	-1.7
Passengers – Passagers	7 193	7 382	2.6	7 259	7 465	2.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg 159 846	183 534	14.8	166 858	191 595	14.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	12 769 913	14 003 316	9.7	12 785 706	14 040 066	9.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 276 991	1 400 332	9.7	1 278 571	1 404 007	9.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	457 714	491 947	7.5	462 239	495 518	7.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 734 705	1 892 279	9.1	1 740 810	1 899 525	9.1
Hours flown – Heures de vol	360	371	3.1	449	470	4.6
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>						
Passengers – Passagers	6 003	6 119	1.9	6 019	6 134	1.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg 141 173	147 647	4.6	141 552	149 918	5.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	9 637 608	10 669 733	10.7	9 640 310	10 672 551	10.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	963 761	1 066 973	10.7	964 031	1 067 255	10.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	439 671	445 820	1.4	439 736	445 896	1.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 403 432	1 512 793	7.8	1 403 767	1 513 151	7.8
Hours flown – Heures de vol	290	294	1.4	293	297	1.3
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>						
Passengers – Passagers	1 189	1 262	6.1	1 240	1 330	7.3
Goods carried – Marchandises transportées	kg 18 674	35 887	92.2	25 306	41 677	64.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	3 132 305	3 333 583	6.4	3 145 397	3 367 515	7.1
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	313 231	333 358	6.4	314 540	336 751	7.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	18 043	46 128	155.7	22 503	49 622	120.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	331 273	379 486	14.6	337 043	386 373	14.6
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	70	77	9.8	98	108	10.5
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	--	--	21.4	58	65	11.8
Hours flown: total – Heures de vol: total	70	77	9.8	156	173	11.0

<sup>1</sup> Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.2

## Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, October-December 1994

Tableau 2.2

## Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Octobre-décembre 1994

		Domestic		Transborder		Other international	
		Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
		1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
<b>All services – Tous les services</b>							
Passengers – Passagers		4 900	2.8	1 438	1.7	1 127	4.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	124 929	20.6	20 816	15.5	45 850	1.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		5 346 323	11.5	2 698 424	3.8	5 995 318	11.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		534 632	11.5	269 842	3.8	599 532	11.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		146 837	8.8	51 454	4.0	297 227	7.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		681 469	10.9	321 297	3.8	896 759	9.8
Hours flown – Heures de vol		356	1.5	54	6.0	60	26.8
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>							
Passengers – Passagers		4 443	0.8	972	2.4	720	8.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg	93 226	11.1	12 377	-8.5	44 315	0.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		4 600 709	8.6	1 600 114	4.8	4 471 727	15.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		460 071	8.6	160 011	4.8	447 173	15.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		115 063	-5.9	39 248	-12.6	291 586	7.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		575 133	5.3	199 259	0.8	738 759	11.9
Hours flown – Heures de vol		221	-1.2	39	3.1	37	16.7
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>							
Passengers – Passagers		457	27.8	466	0.2	407	-2.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg	31 703	61.2	8 439	87.9	1 535	34.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		745 614	34.0	1 098 310	2.4	1 523 591	0.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		74 561	34.0	109 831	2.4	152 359	0.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		31 774	149.9	12 207	165.9	5 641	8.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		106 336	55.5	122 038	9.1	158 000	0.8
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: voilure fixe		82	13.4	16	13.6	11	-10.7
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		53	-3.3	–	–	12	242.8
Hours flown: total – Heures de vol: total		134	6.2	16	13.6	23	47.4



Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
Level I, October-December 1994**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens  
canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1994**

		Total		Change
		1993	1994	Variation
		'000	'000	%
<b>All services – Tous les services</b>				
Passengers – Passagers		4 325	4 519	4.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	112 084	102 655	-8.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		9 551 058	10 449 674	9.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		955 106	1 044 967	9.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		422 635	428 601	1.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 377 741	1 473 568	7.0
Hours flown – Heures de vol		151	164	8.1
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>				
Passengers – Passagers		4 008	4 224	5.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg	111 607	102 055	-8.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		8 814 707	9 813 983	11.3
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		14 560 756	16 725 228	14.9
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	60.54	58.68	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		881 471	981 398	11.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		420 936	426 369	1.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 302 406	1 407 767	8.1
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		2 222 188	2 493 153	12.2
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	58.61	56.47	...
Hours flown – Heures de vol		142	154	8.8
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>				
Passengers – Passagers		317	296	-6.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg	478	600	25.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		736 352	635 691	-13.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		73 635	63 569	-13.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 699	2 232	31.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		75 334	65 801	-12.7
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		9	9	-1.6
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		–	–	–
Hours flown: total – Heures de vol: total		9	9	-1.6

Table 2.3

**Operating Statistics - Canadian Air Carriers,  
Level I, October-December 1994 - Concluded**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens  
canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1994 - fin**

		Air Canada			Canadien		
		1993	1994	Change Variation	1993	1994	Change Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
<b>All services - Tous les services</b>							
Passengers - Passagers		2 607	2 764	6.0	1 718	1 756	2.2
Goods carried - Marchandises transportées	kg	69 961	60 269	-13.9	42 123	42 386	0.6
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		4 820 223	5 533 162	14.8	4 730 835	4 916 513	3.9
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		482 022	553 316	14.8	473 084	491 651	3.9
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		248 167	248 614	0.2	174 468	179 986	3.2
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		730 189	801 931	9.8	647 551	671 638	3.7
Hours flown - Heures de vol		86	94	9.2	66	70	6.7
<b>Scheduled services - Services réguliers</b>							
Passengers - Passagers		2 471	2 659	7.6	1 536	1 565	1.8
Goods carried - Marchandises transportées	kg	69 551	59 732	-14.1	42 056	42 323	0.6
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		4 453 137	5 250 934	17.9	4 361 570	4 563 049	4.6
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles		7 713 182	9 240 670	19.8	6 847 574	7 484 558	9.3
Passenger load factor - Coefficient de remplissage, passagers	%	57.73	56.82	...	63.70	60.97	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		445 314	525 093	17.9	436 157	456 305	4.6
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		246 609	246 518	--	174 326	179 851	3.2
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		691 923	771 611	11.5	610 484	636 156	4.2
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles		1 220 958	1 425 915	16.8	1 001 230	1 067 238	6.6
Weight load factor - Coefficient de chargement	%	56.67	54.11	...	60.97	59.61	...
Hours flown - Heures de vol		82	90	10.1	60	64	6.9
<b>Charter services - Services d'affrètement</b>							
Passengers - Passagers		135	104	-22.8	182	191	5.2
Goods carried - Marchandises transportées	kg	410	537	31.1	68	62	-8.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		367 087	282 227	-23.1	369 265	353 464	-4.3
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		36 709	28 223	-23.1	36 927	35 346	-4.3
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		1 558	2 097	34.6	141	135	-4.4
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		38 266	30 319	-20.8	37 068	35 482	-4.3
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe		4	3	-11.7	6	6	4.8
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères		-	-	-	-	-	-
Hours flown: total - Heures de vol: total		4	3	-11.7	6	6	4.8

Table 2.4

Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, October-December 1994

Tableau 2.4

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, Octobre-décembre 1994

	1993	1994	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	51	47	-7.8
<b>Domestic – Intérieur</b>			
Newfoundland – Terre-Neuve	2 896	3 259	12.5
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	6	10	66.7
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	576	376	-34.7
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	332	242	-27.1
Quebec – Québec	7 918	7 393	-6.6
Ontario	6 780	2 122	-68.7
Manitoba	1 486	1 574	5.9
Saskatchewan	70	55	-21.4
Alberta	8 841	6 624	-25.1
British Columbia – Colombie-Britannique	22 978	27 945	21.6
Yukon	709	687	-3.1
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	3 760	4 334	15.3
Total	56 352	54 621	-3.1
<b>International</b>	3 567	12 228	242.8
Total	59 919	66 849	11.6



### Section 3 FINANCIAL DATA

Table 3.1

**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Levels I-III, October-December 1994**

### Section 3 DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens  
des niveaux I-III, Octobre-décembre 1994**

	1993	1994	Change Variation
	\$ '000	\$ '000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>			
Scheduled services – Services réguliers	1 363 270	1 522 984	11.7
– Passengers – Passagers	1 199 051	1 353 604	12.9
– Goods – Marchandises	164 219	169 380	3.1
Charter services – Services d'affrètement	198 752	225 893	13.7
– Passengers – Passagers	181 794	198 329	9.1
– Goods – Marchandises	16 958	27 565	62.5
Other flying services – Autres services aériens	10 587	10 493	-0.9
Subsidies – Subventions d'exploitation	4 424	251	-94.3
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	54 802	62 927	14.8
<b>Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation</b>	<b>1 631 834</b>	<b>1 822 547</b>	<b>11.7</b>
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	35 026	43 364	23.8
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	610 506	646 325	5.9
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	208 404	243 109	16.7
General services and administration – Services généraux et administration	804 308	831 239	3.3
Depreciation – Dépréciation	80 455	81 394	1.2
<b>Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation</b>	<b>1 738 698</b>	<b>1 845 431</b>	<b>6.1</b>
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	<b>( 106 864)</b>	<b>( 22 884)</b>	<b>-78.6</b>
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	24 052	12 862	-46.5
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	13 716	18 805	37.1
Interest expenses – Intérêts versés	97 051	98 890	1.9
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	( 26 966)	24 205	...
<b>Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets</b>	<b>( 86 249)</b>	<b>( 43 018)</b>	<b>-50.1</b>
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	<b>( 193 113)</b>	<b>( 65 902)</b>	<b>-65.9</b>
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	( 134)	4 035	...
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	<b>( 192 980)</b>	<b>( 69 936)</b>	<b>-63.8</b>

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Level I, October-December 1994**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de  
niveau I, Octobre-décembre 1994**

	Total		Change Variation
	1993	1994	
	\$ '000	\$ '000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>			
Scheduled services – Services réguliers	1 084 763	1 228 690	13.3
– Passengers – Passagers	950 447	1 091 171	14.8
– Goods – Marchandises	134 316	137 519	2.4
Charter services – Services d'affrètement	43 828	40 743	-7.0
– Passengers – Passagers	43 593	40 383	-7.4
– Goods – Marchandises	235	360	53.2
Other flying services – Autres services aériens	–	–	–
Subsidies – Subventions d'exploitation	–	–	–
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	40 543	39 260	-3.2
<b>Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation</b>	<b>1 169 134</b>	<b>1 308 693</b>	<b>11.9</b>
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	28 779	36 845	28.0
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	420 454	430 085	2.3
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	126 841	149 684	18.0
General services and administration – Services généraux et administration	657 024	655 373	-0.3
Depreciation – Dépréciation	59 805	58 386	-2.4
<b>Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation</b>	<b>1 292 904</b>	<b>1 330 373</b>	<b>2.9</b>
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	<b>( 123 770)</b>	<b>( 21 680)</b>	<b>-82.5</b>
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	23 926	13 000	-45.7
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	12 746	17 563	37.8
Interest expenses – Intérêts versés	75 858	79 443	4.7
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	( 21 776)	14 565	...
<b>Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets</b>	<b>( 60 963)</b>	<b>( 34 315)</b>	<b>-43.7</b>
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	<b>( 184 732)</b>	<b>( 55 995)</b>	<b>-69.7</b>
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	( 665)	957	...
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	<b>( 184 067)</b>	<b>( 56 953)</b>	<b>-69.1</b>

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Level I, October-December 1994 – Concluded**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de  
niveau I, Octobre-décembre 1994 – fin**

	Air Canada			Canadian		
	1993	1994	Change	1993	1994	Change
	\$ '000	\$ '000	Variation %	\$ '000	\$ '000	Variation %
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>						
Scheduled services – Services réguliers	614 860	695 058	13.0	469 903	533 632	13.6
– Passengers – Passagers	536 368	619 243	15.5	414 079	471 928	14.0
– Goods – Marchandises	78 492	75 815	-3.4	55 824	61 704	10.5
Charter services – Services d'affrètement	23 693	18 201	-23.2	20 135	22 542	12.0
– Passengers – Passagers	23 458	17 841	-23.9	20 135	22 542	12.0
– Goods – Marchandises	235	360	53.2	–	–	–
Other flying services – Autres services aériens	–	–	–	–	–	–
Subsidies – Subventions d'exploitation	–	–	–	–	–	–
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	18 719	16 282	-13.0	21 824	22 978	5.3
<b>Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation</b>	<b>657 272</b>	<b>729 540</b>	<b>11.0</b>	<b>511 862</b>	<b>579 152</b>	<b>13.1</b>
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	25 555	28 267	10.6	3 224	8 578	166.0
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	216 900	229 669	5.9	203 554	200 417	-1.5
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	80 452	90 388	12.3	46 389	59 296	27.8
General services and administration – Services généraux et administration	340 441	338 490	-0.6	316 583	316 883	0.1
Depreciation – Dépréciation	33 530	28 718	-14.4	26 275	29 667	12.9
<b>Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation</b>	<b>696 878</b>	<b>715 532</b>	<b>2.7</b>	<b>596 025</b>	<b>614 841</b>	<b>3.2</b>
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	<b>( 39 606)</b>	<b>14 009</b>	<b>...</b>	<b>( 84 163)</b>	<b>( 35 689)</b>	<b>-57.6</b>
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	23 582	12 581	-46.7	344	419	21.8
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	11 574	15 047	30.0	1 172	2 515	114.6
Interest expenses – Intérêts versés	49 168	60 755	23.6	26 690	18 687	-30.0
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	( 37 012)	23 333	...	15 236	( 8 767)	...
<b>Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets</b>	<b>( 51 025)</b>	<b>( 9 795)</b>	<b>-80.8</b>	<b>( 9 938)</b>	<b>( 24 520)</b>	<b>146.7</b>
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	<b>( 90 632)</b>	<b>4 214</b>	<b>...</b>	<b>( 94 101)</b>	<b>( 60 209)</b>	<b>-36.0</b>
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	( 1 024)	639	...	359	318	-11.4
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	<b>( 89 608)</b>	<b>3 575</b>	<b>...</b>	<b>( 94 460)</b>	<b>( 60 527)</b>	<b>-35.9</b>



## Section 4

## EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

Employment and Fuel Consumption – Canadian  
Air Carriers, Levels I-III, October-December 1994

## Section 4

## DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1

Effectifs et consommation de carburant –  
Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III,  
Octobre-décembre 1994

		1993	1994	Change Variation %
<b>Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés</b>				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	5 194	5 520	6.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	108 698	113 492	4.4
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	7 342	7 883	7.4
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	65 464	68 636	4.8
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 591	3 639	1.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	44 016	47 937	8.9
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	8 463	8 775	3.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	87 591	103 673	18.4
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	13 432	14 204	5.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	129 439	119 628	-7.6
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	4 537	4 195	-7.5
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	23 550	33 659	42.9
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	42 559	44 216	3.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	458 758	487 025	6.2
<b>Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile</b>				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	903 042	1 014 607	12.4
Cost – Coût	\$ '000	240 495	268 287	11.6
Gasoline – Essence	L '000	5 291	5 786	9.3
Cost – Coût	\$ '000	3 402	3 385	-0.5
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	126	117	-7.4
Cost – Coût	\$ '000	800	692	-13.4
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	54	57	5.1
Cost – Coût	\$ '000	141	140	-0.3

Table 4.2

**Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I, October-December 1994**

Tableau 4.2

**Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Octobre-décembre 1994**

		Total	Air Canada	Canadien
<b>Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés</b>				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	2 463	1 249	1 214
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	75 167	38 046	37 121
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	5 601	3 060	2 541
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	53 764	26 437	27 326
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	1 735	158	1 577
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	29 115	4 498	24 617
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	6 614	3 883	2 731
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	81 575	47 710	33 865
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	12 209	8 028	4 181
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	105 223	56 858	48 365
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	3 975	2 252	1 723
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	32 072	13 351	18 721
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	32 597	18 630	13 967
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	376 915	186 900	190 015
<b>Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile</b>				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	775 305	432 369	342 936
Cost – Coût	\$ '000	194 292	101 828	92 464
Gasoline – Essence	L '000	–	–	–
Cost – Coût	\$ '000	–	–	–
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	69	38	31
Cost – Coût	\$ '000	392	199	192
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	–	–	–
Cost – Coût	\$ '000	–	–	–

## Section 5

### FARE BASIS DATA

#### Domestic and International Air Fare Indexes

In the fourth quarter of 1994, the economy air fare index<sup>1</sup> for domestic scheduled services operated by the Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) and two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) reached a record 177.2, up 4.0% from the fourth quarter of 1993. This is the ninth consecutive year-to-year increase in the domestic economy fare index. The all fare index reached a fourth quarter record of 155.1, up 3.2% from 150.3 in the previous year. The discount fare index increased by 4.8% from 134.5 to 140.9.

The air fare indexes for domestic economy fares<sup>1</sup> increased in both the southern (deregulated) and northern (regulated) sectors, by 4.0% and 3.6%, respectively. The discount fare index moved in opposite directions in the two sectors. The southern discount fare index increased by 5.1%, while the northern discount fare index decreased by 2.9%.

In international markets, fourth quarter records were set by the air fare indexes for all fares, economy fares, and discount fares. The economy fare index<sup>1</sup> rose to 155.8, a 9.7% increase from the previous year and the seventh consecutive year-to-year increase. The international discount fare index increased by 5.3% to 109.0, its fourth consecutive increase.

### Discount Fare Utilization

#### Domestic Sector

During the fourth quarter of 1994, 66.3% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers and two Level II air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented an increase of 1.5 percentage points compared to the same quarter a year earlier. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 69.6%, up 1.7 percentage points from 67.9% in the fourth quarter of 1993.

In the southern sector, discount passengers amounted to 67.2% of the traffic during the fourth quarter of 1994, up from 65.9% in 1993. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services increased by 1.6 percentage points (68.6% to 70.2%) during this period. For northern services, only 49.1% of passengers (representing 53.4% of passenger-kilometres) were carried on discount fares. This was

<sup>1</sup> Includes business class fares.

## Section 5

### DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

#### Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Au cours du quatrième trimestre de 1994, l'indice des tarifs aériens économiques<sup>1</sup> pour les services réguliers intérieurs exploités par les transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) et deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) a atteint un sommet de 177,2, en hausse de 4,0% par rapport au quatrième trimestre de 1993. Il s'agit d'une neuvième hausse consécutive sur la base d'une année à l'autre observée dans l'indice des tarifs économiques du secteur intérieur. L'indice des tarifs aériens de tous les tarifs s'est accru de 3,2%, passant de 150,3 à 155,1, soit un niveau sans précédent pour le quatrième trimestre. L'indice des tarifs réduits a augmenté de 4,8%, passant de 134,5 à 140,9.

Les indices des tarifs aériens économiques<sup>1</sup> intérieurs ont augmenté dans les secteurs sud (déréglementé) et nord (réglementé) de 4,0% et 3,6%, respectivement. L'indice des tarifs réduits a suivi des tendances opposées dans les deux secteurs. L'indice des tarifs réduits a augmenté de 5,1% dans le Sud, alors qu'il a diminué de 2,9% dans le Nord.

Pour les marchés internationaux, tous les indices des tarifs aériens ont enregistré des niveaux sans précédents pour le quatrième trimestre. L'indice des tarifs économiques<sup>1</sup> a augmenté de 9,7% par rapport à l'année précédente pour atteindre 155,8. Il s'agit d'une septième hausse consécutive observée dans cet indice sur la base d'une année à l'autre. L'indice des tarifs réduits dans le secteur international a enregistré une quatrième hausse consécutive (5,3%) pour atteindre 109,0.

### Utilisation des tarifs réduits

#### Secteur intérieur

Au cours du quatrième trimestre de 1994, 66,3% des passagers des vols réguliers intérieurs des transporteurs aériens de niveau I et de deux transporteurs aériens de niveau II ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une hausse de 1,5 point de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté de 1,7 point de pourcentage pour passer de 67,9% au quatrième trimestre de 1993 à 69,6% au quatrième trimestre de 1994.

Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 67,2% du trafic au cours du quatrième trimestre de 1994, soit une hausse par rapport à 65,9% en 1993. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a progressé de 1,6 point de pourcentage (68,6% à 70,2%) au cours de cette période. Dans le secteur nord, seulement 49,1% des passagers (représentant 53,4% des passagers-kilomètres)

<sup>1</sup> Inclut les tarifs de la classe affaires.



Table 5.1

**Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, October-December 1994**

Sector Secteur	Year and quarter Année et trimestre		Fare type group - Groupe tarifaire		
			All fares Tous les tarifs	Economy fare Tarif économique	Discounted fare Tarif réduit
(1986 = 100.0)					
Domestic – Intérieur	1993	IV	150.3	170.4	134.5
	1994	I	147.9	173.8	131.2
		II	151.5	174.8	136.3
		III	155.6	176.3	142.5
		IV	155.1	177.2	140.9
Southern services – Services secteur sud	1993	IV	150.4	170.8	134.4
	1994	I	148.6	174.2	131.0
		II	152.3	175.3	136.5
		III	156.8	176.9	143.0
		IV	156.2	177.7	141.3
Northern services – Services secteur nord	1993	IV	147.6	165.7	137.6
	1994	I	137.4	169.0	134.8
		II	137.1	169.6	132.6
		III	136.4	169.8	130.3
		IV	138.5	171.6	133.6
International	1993	IV	111.0	142.0	103.5
	1994	I	114.7	149.8	104.4
		II	116.5	156.4	106.1
		III	125.4	156.9	116.9
		IV	118.1	155.8	109.0

1 As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

Figure 5.1

**Air Fare Indexes for Northern and Southern Sectors, by Fare Type Group (Not seasonally adjusted)**

**Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et sud, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés)**

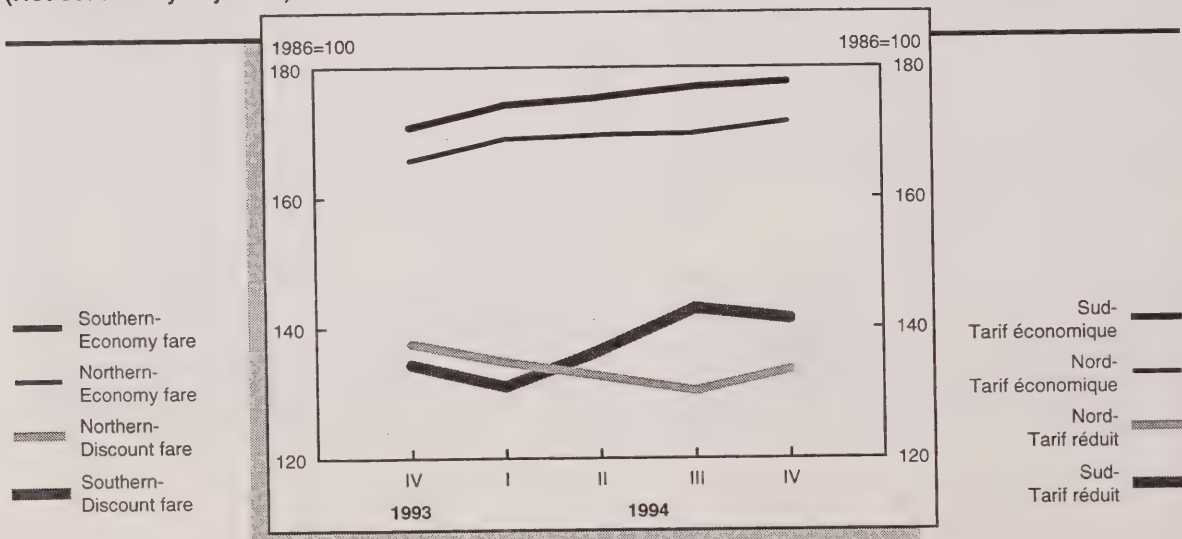


Figure 5.1

Table 5.2

**Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, October-December 1994**

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994
%										
<b>Domestic – Intérieur</b>	0.3	**	5.6	6.2	25.7	25.0	64.8	66.3	3.6	2.2
Southern services – Services secteur sud	0.3	**	5.9	6.6	24.2*	23.6	65.9	67.2	3.8	2.3
Short-Haul – Court- courrier	0.2	**	3.8	4.7	29.3	27.9	63.9	65.1	2.8	2.1
Long-Haul – Long-courrier	0.5	**	8.3	8.7	18.2*	18.7	68.2	69.7	4.8	2.5
Northern services – Services secteur nord	**	–	0.7*	0.2*	52.7	49.8	45.6	49.1	1.0	0.9
<b>International</b>	0.6	0.4*	5.9	7.0	11.7	13.0	75.1	75.7	6.7	4.0

Tableau 5.2

**Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Octobre-décembre 1994**

Table 5.3

**Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, October-December 1994**

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994
%										
<b>Domestic – Intérieur</b>	0.4	**	8.2	8.7	19.2*	19.0	67.9	69.6	4.3	2.4
Southern services – Services secteur sud	0.4	**	8.5	9.0	18.1*	18.0	68.6	70.2	4.4	2.4
Short-Haul – Court- courrier	0.2	**	4.2	4.8	28.0	27.3	64.8	65.6	2.7	2.1
Long-Haul – Long-courrier	0.5	**	9.5*	10.0	15.7*	15.8	69.4	71.3	4.8	2.5
Northern services – Services secteur nord	**	–	0.8	0.4	48.6	45.2	49.8	53.4	0.8*	1.0*
<b>International</b>	0.7	0.3*	6.1	7.3	7.3	6.7	79.9	81.7	6.1	4.0

Tableau 5.3

**Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Octobre-décembre 1994**

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

**Note:** For \* and \*\*, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour \* et \*\*, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 5.4

**Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, October-December 1994**

Province and territory of enplanement Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	0.3*	**	5.4*	6.4	26.3*	26.1	63.7	64.9	4.3*	2.2*
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	0.3*	**	6.4	6.8	19.3*	22.8	69.1	67.1	4.9*	3.0
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	0.3	**	5.9	6.0	25.1	23.2	64.5	68.4	4.2	2.2
Ontario	0.3	**	7.3	8.1	19.1	18.0	69.3	71.3	4.0	2.3
Manitoba	0.4*	**	5.6	6.3	27.8*	28.6	62.8	62.1	3.4	2.5
Saskatchewan	0.4*	**	3.8*	4.0	27.7*	31.2	64.7	62.2	3.4	2.2*
Alberta	0.2	**	4.7	4.7	32.3*	30.9	60.0	61.9	2.8	2.3
British Columbia <sup>2</sup> – Colombie-Britannique <sup>2</sup>	0.2	**	4.0	5.3*	30.7*	29.3	62.0	63.5	3.1	1.8
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.3	**	5.6	6.2	25.7	25.0	64.8	66.3	3.6	2.2

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

<sup>2</sup> Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

**Note:** For \* and \*\*, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour \* et \*\*, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

an increase from the fourth quarter of 1993, when the corresponding figures were 45.6% for passengers and 49.8% for passenger-kilometres. As shown in Tables 5.2 and 5.3, in the southern sector, both the short-haul and long-haul services recorded an increased utilization of discounted air fares during the fourth quarter of 1994.

It should be noted that approximately 96% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. In terms of passenger-kilometres, this percentage reached approximately 97%.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on long-haul services (distances of 800 kilometres or more). Distance is therefore an important factor to consider in analyzing the use of discount fares. On long-haul services, during the fourth quarter of 1994, discount air fares represented 69.7% of passenger volume and 71.3% of passenger-kilometres; this compared with 65.1% and 65.6% respectively, for short-haul services.

ont bénéficié de tarifs réduits. Au cours du quatrième trimestre de 1993, les chiffres correspondants étaient de 45,6% pour les passagers et de 49,8% pour les passagers-kilomètres. Comme l'indiquent les tableaux 5.2 et 5.3, les services court-courriers et long-courriers, dans le secteur sud, ont enregistré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits au cours du quatrième trimestre de 1994.

Il convient de noter qu'environ 96% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. En termes de passagers-kilomètres, ce pourcentage a atteint environ 97%.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). La distance est, par conséquent, un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du quatrième trimestre de 1994, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 69,7% du volume de passagers et 71,3% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 65,1% et 65,6%.



Table 5.5

**Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, October-December 1994**

Tableau 5.5

**Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Octobre-décembre 1994**

City of enplanement <sup>2</sup>	Passengers		Fare type group - Groupe tarifaire										
			First class		Business class		Economy		Discounted		Other		
			Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre		
	1993	1994	Change	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994
Ville d'embarquement <sup>2</sup>	Passagers												
	No. - Nbre	%											
	(000)	Variation											
Short-Haul (< 800 km) - Court-courrier (< 800 km)													
Calgary	221	252	14.2	0.1*	**	2.7	3.3	34.3*	31.8	61.0	62.0	2.0	2.9
Edmonton	94	95	0.8	-	£	1.0	1.1*	47.9	45.9	49.2	52.2	1.9	0.9
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal	224	241	7.6	0.3*	**	6.1	6.4	20.1	20.7	69.2	70.7	4.3	1.9
Ottawa	134	131	-1.7	0.2*	**	5.9	7.0	21.3	14.1	70.4	75.7	2.1	3.0*
Regina	33	31	-5.7	0.4*	**	3.8*	3.8	41.0*	41.6	52.0*	51.4	2.9*	2.7*
Saskatoon	35	32	-7.3	**	**	1.2*	1.8*	34.5*	42.6	62.6	53.5	1.7	1.7*
Toronto	359	372	3.5	0.3*	**	6.2	7.2	18.7	18.2	71.1	72.2	3.7	2.1
Vancouver	253	300	18.7	0.1*	**	2.4	4.7*	35.6*	33.4	59.5	60.0	2.4*	1.8
Winnipeg	30	33	9.5	**	**	2.8*	2.6*	45.1*	45.7	50.0*	49.9	2.0*	1.4*
Long-Haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)													
Calgary	117	131	11.4	0.4*	**	10.7*	10.3	18.2*	17.4	66.4	69.2	4.3	2.7*
Edmonton	116	129	11.2	0.3*	**	6.5*	5.8	24.3*	24.0	64.9	67.6	4.0*	2.4*
Halifax	111	105	-5.0	0.3*	**	6.4	6.8	19.3*	22.8	69.1	67.1	4.9*	3.0
Montréal	54	54	-0.9	0.4*	**	10.5	10.1	20.5*	19.2	62.1	66.7	6.5	3.8*
Ottawa	65	69	5.7	0.5*	**	9.8*	9.8	25.2*	24.1	59.9	62.5	4.7	3.3*
Regina	23	24	3.1	**	**	5.3*	6.1*	11.3	14.8*	78.1	75.9	4.9*	2.9*
Saskatoon	21	23	9.2	**	**	6.6*	5.4	12.4*	17.7	74.5	75.1	5.5*	1.4*
Toronto	463	486	5.0	0.5	**	9.0	9.7	15.8*	16.2	69.8	71.4	5.1	2.4
Vancouver	263	291	10.4	0.5*	**	8.5*	9.1	16.4*	15.7	69.9	72.9	4.6*	1.9
Winnipeg	139	146	5.0	0.5*	**	6.5	7.5	21.8*	22.8	67.2	66.3	4.0	2.9

Table 5.6

**Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, October-December 1994**

Tableau 5.6

**Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, Octobre-décembre 1994**

City of enplanement <sup>2</sup>	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
Ville d'embarquement <sup>2</sup>	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation	1994	Change 1994/1993 Variation
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
<b>Short-Haul (&lt; 800 km) – Court-courrier (&lt; 800 km)</b>										
Calgary	**	...	256.3	4.1	187.7	9.0	103.2	-3.3	94.7*	18.6
Edmonton	—	...	139.5*	-7.9	155.3	5.0	83.0	-3.3	54.3*	-25.3
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal	**	...	225.0	1.3	192.1	3.9	140.7	3.0	91.8	4.1
Ottawa	197.9*	2.7	203.3	0.1	173.3	3.9	131.3	14.2	88.4*	-16.2
Regina	**	...	258.6*	5.2	218.6	6.1	109.9	0.8	87.3*	-22.6
Saskatoon	**	...	236.6*	-5.9	211.7	0.5	107.5	-3.8	70.1*	-37.4
Toronto	**	...	219.4	0.7	190.0	5.2	136.9	6.5	87.1	-9.6
Vancouver	**	...	184.5*	-25.3	186.9	7.3	96.4*	-3.8	72.5*	-8.1
Winnipeg	**	...	258.4*	-1.5	243.2*	0.7	116.7	-0.5	111.7*	-27.5
<b>Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)</b>										
Calgary	**	...	640.4	2.0	519.0	5.7	224.3*	7.0	236.7*	-10.6
Edmonton	509.4*	3.5	547.7	7.6	377.7	4.1	169.8	1.4	191.3*	-0.7
Halifax	**	...	360.7	1.1	315.6	6.8	145.5*	11.8	179.2	10.7
Montréal	**	...	741.4	8.8	520.4	10.3	242.0	3.9	235.6*	-5.1
Ottawa	**	...	625.4*	3.7	488.8	6.0	209.8*	7.5	275.8*	10.0
Regina	**	...	507.8	3.6	444.6	1.4	181.4	-0.3	176.5*	-0.6
Saskatoon	**	...	476.1	4.9	401.0	-1.4	165.0*	-2.3	160.4*	1.7
Toronto	478.4*	-7.3	611.9	2.6	457.2	7.3	197.3*	7.7	203.8*	-9.1
Vancouver	**	...	725.5	0.3	488.5	5.4	218.5	4.3	213.7	-16.9
Winnipeg	**	...	443.2*	2.7	386.4	5.3	158.7	5.9	188.9*	-7.0

1 As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

2 When more than one airport is located in a city, all airports were grouped to represent the city. – Lorsque plus d'un aéroport est situé dans une ville, tous les aéroports sont groupés pour représenter la ville.

Note: For \* and \*\*, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour \* et \*\*, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

## Provincial Synopsis

During the fourth quarter of 1994, the majority of passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. The range varied from one province to another, from 61.9% for Alberta to 71.3% for Ontario (see Table 5.4).

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Ontario did not mean that residents in that province were more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted in Toronto, for example, may in fact have been Montréal or Winnipeg. In this case, both Quebec and Manitoba would also have recorded an enplaned passenger using a discount fare.

## Sommaire provincial

Au cours du quatrième trimestre de 1994, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. Le pourcentage a varié d'une province à l'autre, puisqu'il s'est établi à 61,9% en Alberta et 71,3% en Ontario (voir tableau 5.4).

Il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui ont voyagé à tarifs réduits en Ontario, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province aient été plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Toronto, par exemple, peut être en réalité Montréal ou Winnipeg. Dans ce cas, les provinces de Québec et du Manitoba auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

There were five provinces which posted increases in the use of discount fares in the domestic sector, while three provinces<sup>2</sup> showed decreases. The increases were not very large, the largest being in Quebec (3.9 percentage points) and in Ontario (2.0 percentage points). The largest decrease was in Saskatchewan (2.5 percentage points).

### Trends for Selected Cities

As shown in Table 5.5, an increasing proportion of passengers travelling on discount fares was registered in a majority of the selected cities during the fourth quarter of 1994 when compared to the same quarter in 1993.

For passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares increased in six of the selected Canadian cities<sup>3</sup>. The largest increase was 5.3 percentage points in Ottawa. The largest decrease was 9.1 percentage points in Saskatoon.

For long-haul trips (800 kilometres or more), seven of the ten cities of enplanement posted increases in discount fare use. The largest increase was 4.6 percentage points in Montréal. Regina posted the largest decrease, down 2.2 percentage points from last year. In four of the ten cities, the proportion of passengers travelling on long-haul discount fares exceeded 70.0%: Regina (75.9%) ranked first, followed by Saskatoon (75.1%) and Vancouver (72.9%).

Five of the ten cities recorded increases in the proportion of long-haul business class passengers. The proportion of enplaned passengers using business class fares on long-haul trips was highest in Calgary (10.3%) and Montréal (10.1%). The highest proportions of business class fares on short-haul trips were in Toronto (7.2%) and Ottawa (7.0%).

### Average Fares

During the fourth quarter of 1994, the average air fare (all fares) reported by the Level I air carriers and two Level II air carriers for all domestic city-pairs was a record \$202, up by 4.1% from the average of \$194 reported in the same quarter a year earlier. The corresponding fare for all international city-pairs was \$370, an increase of 6.6% over the average fare of \$347 of the previous year (see Table 1.2).

<sup>2</sup> Due to the confidentiality of data, the results for Prince Edward Island and New Brunswick cannot be disclosed.

<sup>3</sup> Due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.

Cinq provinces ont enregistré des hausses de l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur intérieur, alors que trois provinces<sup>2</sup> ont enregistré des baisses. Les hausses n'étaient pas très grandes, les plus fortes s'observant au Québec (3,9 points de pourcentage) et en Ontario (2,0 points de pourcentage). La baisse la plus forte s'observe en Saskatchewan (2,5 points de pourcentage).

### Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 5.5, on observe une hausse dans la proportion de passagers qui ont voyagé à prix réduit dans la majorité des villes choisies au cours du quatrième trimestre de 1994 par rapport au même trimestre en 1993.

La proportion de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits a augmenté dans six des villes canadiennes choisies<sup>3</sup>. La hausse la plus forte a été observée à Montréal (5,3 points de pourcentage). La baisse la plus forte a été observée à Saskatoon (9,1 points de pourcentage).

En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), sept des dix villes d'embarquement ont enregistré des gains dans l'utilisation des tarifs réduits. La progression la plus forte a été observée à Montréal (4,6 points de pourcentage). La baisse la plus forte a été observée à Regina, soit 2,2 points de pourcentage par rapport à l'année dernière. La proportion de passagers voyageant à tarifs réduits sur les vols long-courriers a dépassé 70,0% dans quatre des dix villes: Regina (75,9%), s'est classée au premier rang, suivie de Saskatoon (75,1%) et Vancouver (72,9%).

Cinq des dix villes ont enregistré des hausses dans l'utilisation des tarifs de la classe affaires sur les vols long-courriers. La proportion la plus élevée des passagers embarqués utilisant des tarifs de la classe affaires, sur les vols long-courriers, a été observée à Calgary (10,3%) et Montréal (10,1%). Sur les vols court-courriers, les proportions les plus fortes ont été observées à Toronto (7,2%) et Ottawa (7,0%).

### Tarifs moyens

Au cours du quatrième trimestre de 1994, le tarif aérien moyen (tous les tarifs) déclaré par les transporteurs aériens de niveau I et deux transporteurs aériens de niveau II pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à 202\$, soit un niveau record. Cette moyenne représente une hausse de 4,1% par rapport à la moyenne de 194\$ enregistrée au cours du même trimestre de l'année précédente. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'établissait à 370\$, soit une hausse de 6,6% par rapport au tarif moyen de 347\$ obtenu l'année précédente (voir tableau 1.2).

<sup>2</sup> À cause de la confidentialité des données, les résultats pour l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick ne peuvent être divulgués.

<sup>3</sup> À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.



At the city level, average domestic fares ranged from a high of \$225 in Toronto to a low of \$183 in Saskatoon. The national average domestic fare of \$202 was also exceeded in Vancouver, Winnipeg and Ottawa. Fares increased relative to a year ago in nine of the ten selected cities<sup>3</sup>, the largest increases occurring in Ottawa (7.6%), Toronto (7.0%) and Regina (5.8%).

During the fourth quarter of 1994, average economy class fares increased for long-haul services relative to a year earlier in nine of the ten selected cities, and increased for short-haul services in nine of the cities<sup>3</sup> (see Table 5.6). The highest average economy class fare for short-haul trips was \$243 in Winnipeg, while a high of \$520 for average long-haul economy fares was recorded in Montréal.

For business class fares, five cities<sup>3</sup> posted increases for short-haul routes, while all ten showed increases for long-haul routes. The passengers who paid the highest average business class fares for short-haul trips were enplaned in Regina (\$259) and Winnipeg (\$258), while the highest average business class fares for long-haul trips were for those who enplaned in Montréal (\$741) and Vancouver (\$726).

Average discount fares showed increases in eight cities for long-haul trips, while decreasing in five cities<sup>3</sup> for short-haul trips. Halifax registered the largest increase (11.8%) for long-haul discount air fares, while Ottawa posted the largest increase for short-haul discount air fares (14.2%), relative to the previous year.

<sup>3</sup> Due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre 225\$ à Toronto et 183\$ à Saskatoon. Ce tarif a également dépassé la moyenne nationale de 202\$ à Vancouver, Winnipeg et Ottawa. Les tarifs ont augmenté dans neuf des dix villes choisies<sup>3</sup> par rapport à l'année précédente. Les hausses les plus fortes ont été observées à Ottawa (7,6%), Toronto (7,0%) et Regina (5,8%).

Au cours du quatrième trimestre de 1994, les tarifs moyens de la classe économique ont augmenté dans neuf des dix villes choisies pour les services long-courriers, et ils ont augmenté dans neuf des villes<sup>3</sup> pour les services court-courriers par rapport à l'année précédente (voir tableau 5.6). Le tarif économique moyen le plus élevé pour les voyages court-courriers fut enregistré à Winnipeg (243\$), alors que celui le plus élevé pour les vols long-courriers fut enregistré à Montréal (520\$).

Pour les tarifs moyens de la classe affaires, cinq villes<sup>3</sup> ont enregistré des hausses pour les services court-courriers, alors que pour les services long-courriers, les tarifs ont augmenté dans les dix villes. C'est à Regina (259\$) et à Winnipeg (258\$) que les tarifs d'affaires des vols court-courriers sont, en moyenne, les plus élevés, alors que pour les vols long-courriers, c'est à Montréal (741\$) et à Vancouver (726\$) qu'ils sont les plus élevés.

Les tarifs réduits moyens ont augmenté dans huit villes pour les services long-courriers, alors que ces tarifs ont diminué dans cinq villes<sup>3</sup> pour les services court-courriers. Halifax a enregistré la plus forte hausse en regard de l'année précédente, soit 11,8%, pour les services long-courriers à prix réduit, alors que Ottawa a enregistré la plus forte hausse, soit 14,2%, pour les services court-courriers à prix réduit.

<sup>3</sup> À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.

## Notes to Users

### Methodology and Data Limitations

#### General

Operating and financial data, since 1988, have been collected under the authority of the Statistics Act. For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels according to financial and operating parameters. These levels are defined in the Glossary according to the concepts introduced in 1988.

### Civil Aviation Financial and Operational Surveys

#### Coverage/Survey Universe

To offer commercial air service in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada. The universe for the Civil Aviation Surveys was created from all such Canadian licensed carriers. The target population classifies all air carriers into Levels I-VI. These carriers are licensed to perform commercial scheduled and/or charter transportation of passengers and/or goods. Classification of the level of these carriers are reviewed annually with new carriers beginning at the lower reporting levels. A carrier may be moved to a level with larger carriers, after two successive years of performance within the new level's parameters but is moved to a level with smaller carriers the year following their performance within that level's parameters.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all commercial operations performed by these carriers anywhere in the world during the time frame specified.

#### Survey Methodology

A mail out/mail back technique is used to collect the data. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which the carrier is classified. The smaller the carrier, the less detail and frequency of data filing. Each licensed operator must complete the following forms:

Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre. Non-respondents are followed up with a letter and/or a telephone call.

## Notes aux utilisateurs

### Méthodes et restrictions

#### Généralités

Les données d'exploitation et financières, depuis 1988, sont recueillies conformément à la loi sur les statistiques. Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis en six niveaux de déclaration selon des paramètres financiers et d'exploitation. La définition de ces niveaux, selon les concepts introduits en 1988, figure dans le glossaire.

### Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

#### Couverture/univers des enquêtes

Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada. L'univers des enquêtes sur l'aviation civile a été produit à partir de tous les transporteurs canadiens qui détiennent une licence. La population est composée de tous les transporteurs aériens selon les niveaux de déclarations I-VI. Ces transporteurs détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier et/ou le transport affrété de passagers et/ou de marchandises. La classification de ces niveaux est révisée annuellement et les nouveaux transporteurs commencent au niveau le plus bas de déclaration. Un transporteur peut être changé à un niveau de plus grands transporteurs après deux années successives de performance selon les paramètres du nouveau niveau mais est changé dans un groupe de petits transporteurs l'année après sa performance selon les paramètres de ce niveau.

A moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde pendant la période indiquée.

#### Méthodes d'enquête

La cueillette des données se fait à l'aide d'un recensement par la poste. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée. Chaque transporteur qui détient une licence doit remplir les formulaires suivants:

Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formulaires remplis doivent être retournés au Centre des statistiques de l'aviation. S'il y a des données manquantes, le Centre des statistiques de l'aviation écrit et/ou téléphone au transporteur.

## Survey Methodology Forms

## Formulaires des méthodes d'enquête

Level/ Niveau	Scheduled/ Services réguliers	Charter/ Services d'affrètements	Balance Sheet/ Bilan	Income Statement/ État Revenue et dépenses	Fleet Report/ Rapport du parc aériens
	Statement/ État 10	Statement/ État 12	Statement/ État 20	Statement/ État 21	Statement/ État 30
I	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
II	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
III	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
IV	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Quarterly/ Trimestriel
V	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel			Annually/ Annuel
VI		Annually/ Annuel			Annually/ Annuel

Once the information is coded according to area of operation and type of aircraft used, it is captured into the data processing system. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyed. The sources of conversion factors applied are:

- (1) the international System Units (SI), and
- (2) the International Civil Aviation Organization.

It should also be noted that passengers are estimated to weigh 100 kgs in the calculation of passenger tonne-kilometres.

Computerized on-line edits identify inconsistencies when the data are captured. Data, which fail to meet the predetermined criteria, are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain the missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleet and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. Confidential data are not shown, but instead are aggregated with other data and appear in the tables with an 'x'. With permission from the Level I carriers, individual company data for their operations are

Après le codage de l'information selon la région du monde et le type d'aéronef, on procède à la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données. Les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (1) le Système international d'unités (SI), et
- (2) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Il faut remarquer aussi qu'on assigne 100kgs par passager dans le calcul des passagers tonnes-kilomètres.

Pendant la saisie de l'information on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. Si l'on s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Les données confidentielles ne sont pas présentées mais sont agrégées avec d'autres données et sont présentées dans les tableaux avec un 'x'. Avec l'autorisation des transporteurs aériens canadiens de niveau I, la publication



published. As a result, the publication cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

### Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, the revision is reflected in the annual publication, **Canadian Civil Aviation**. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show differences from the total of the four quarterly income statements in **Air Carrier Operations in Canada**.
- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.

renferme des données se rapportant à chacun de ces transporteurs. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

### Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle (**Opérations des transporteurs aériens au Canada**), les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (**Aviation civile canadienne**). Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.
- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.

- (v) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
- (vi) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

### **Fare Basis Survey**

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

### **Coverage/Survey Universe**

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

### **Survey Methodology**

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general

- (v) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (vi) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

### **Enquête sur la base tarifaire**

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

### **Couverture/univers de l'enquête**

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

### **Méthodes d'enquête**

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont



fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

## Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "\*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk "\*\*".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

## Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "\*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "\*\*".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).



## Factors Which May Have Influenced The Data

- a) Revisions were made to the 1993 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1993 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1993 publication.
- b) The total number of carriers by level which reported operations for the fourth quarter of 1994 are shown in the following table with comparative fourth quarter 1993 data:

	1993	1994	Change Variation	
Level I	4	4	-	Niveau I
Level II	17	16	-5.9	Niveau II
Level III	73	72	-1.4	Niveau III
Level IV	136	134	-1.5	Niveau IV
<b>Total</b>	<b>230</b>	<b>226</b>	<b>-1.7</b>	<b>Total</b>

## Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1993 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1993 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1993.
- b) Le nombre total de transporteurs selon le niveau ayant déclaré des activités pour le quatrième trimestre de 1994 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour le quatrième trimestre de 1993 sont également présentées.
- c) The total number of carriers which reported nil operations, for the fourth quarter of 1994 are as follows: Level II - 0, Level III - 0 and Level IV - 2.
- c) Pour le quatrième trimestre de 1994, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité se lit comme suit: niveau II - 0, niveau III - 0 et niveau IV - 2.
- d) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.
- d) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.
- e) Estimates for non-response totalled 2% in the fourth quarter of 1994.
- e) Les estimations pour la non-réponse ont totalisé 2% au quatrième trimestre de 1994.
- f) Canadian Airlines International Ltd. reclassified their reporting of commissions in 1994. This reclassification has no impact on the net loss. Effectively, it reduces the values for passenger revenues on scheduled services, and promotion and sales expenses (part of general services and administration). Accordingly, we have restated the 1993 values to be comparable to those reported in 1994.
- f) Les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont reclassifié leur déclaration des commissions en 1994. Cette reclassification n'a aucun impact sur la perte nette. Effectivement, elle réduit les valeurs des recettes-passagers pour les services réguliers ainsi que les dépenses au titre de la publicité et celles-ci sont des composantes des services généraux et administration. Par conséquent, les valeurs de 1993 ont été modifiées afin de les rendre comparables aux valeurs déclarées en 1994.
- g) Data on scheduled services have been revised for the first and second quarters of 1994. This revision affects how the data are split between the transborder and other international sectors.
- g) Les données sur les services réguliers ont été révisées pour les premier et deuxième trimestres de 1994. Cette révision affecte la répartition des données entre les secteurs transfrontalier et autre international.

# Glossary

## Terms Related to Civil Aviation Data

**Aircraft and traffic servicing expenses.** This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

**Available seat-kilometres.** The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

**Available tonne-kilometres.** The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

**Capital gains or losses.** Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

**Charter services.** Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

**Depreciation.** Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

**General administration expenses.** This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

**Goods.** This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

**Goods tonne-kilometres.** A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

**Interest and discount income.** Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

**Interest expenses.** Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

**Level I.** This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods. For this publication level I includes Air Canada and Canadian Airlines International Ltd only. Any other carriers with greater volumes of passengers and/or goods than Level II volumes are included with Level II.

**Level II.** This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

**Level III.** This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

**Level IV.** This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

**Level V.** This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

**Level VI.** This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

**Maintenance expenses.** Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

**Non-operating income and expense.** Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

**Operating expenses.** Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

**Operating income or loss.** The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.



**Operating revenues.** Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

**Passenger.** For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

**Passenger-kilometre.** A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

**Passenger load factor.** This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

**Passenger tonne-kilometre.** This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

**Scheduled services.** Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

**Tonne-kilometre.** Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

**Transborder services.** Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

**Weight load factor.** This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

#### Terms Related to Fare Basis Data

**Air fare index.** Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

**Average fare.** This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

**Domestic sector.** Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

**Fare basis.** A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

**Fare type group.** For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- **Business class.** A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- **Discount.** A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- **Economy.** A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- **First class.** The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- **Other.** Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

**International sector.** Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

**Long-haul.** Distances of 800 kilometres or more.

**Passenger.** For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

**Scheduled services.** Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

**Southern and northern sectors.** The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

**Short-haul.** Distances of less than 800 kilometres.

#### Other Terms

**Travel Price Index.** The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.



## Glossaire

### Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

**Coefficient de chargement.** Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

**Coefficient de remplissage, passagers.** Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

**Dépenses d'exploitation.** Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

**Dépréciation.** Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

**Frais d'entretien.** Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

**Frais de gestion générale.** Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

**Frais de service courant des aéronefs et du trafic.** Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

**Gains ou pertes de capital.** Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

**Intérêts versés.** Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

**Marchandises.** Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

**Niveau I.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes. Pour les fins de cette publication, le niveau I comprend seulement Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée. Tous les autres transporteurs avec des volumes de passagers et/ou de marchandises supérieurs aux volumes des transporteurs de niveau II sont inclus dans le niveau II.

**Niveau II.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

**Niveau III.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

**Niveau IV.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

**Niveau V.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

**Niveau VI.** Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

**Passager.** Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

**Passager-kilomètre.** Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

**Recettes d'exploitation.** Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

**Revenus d'intérêts et d'escomptes.** Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

**Revenus et dépenses hors exploitation.** Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

**Revenus ou pertes d'exploitation.** Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

**Services d'affrètement.** Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

**Services réguliers.** Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

**Services transfrontaliers.** Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

**Sièges-kilomètres disponibles.** Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

**Tonnes-kilomètres.** La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

**Tonnes-kilomètres de marchandises.** Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

**Tonnes-kilomètres disponibles.** Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

**Tonnes-kilomètres, passagers.** On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

#### Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

**Base tarifaire.** Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

**Groupes tarifaires.** Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- **Classe affaires.** Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- **Classe économique.** Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- **Première classe.** Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- **Réduit.** Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.

- **Autres.** Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

**Indice des tarifs aériens.** Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

**Passager.** Aux fins de l'enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

**Secteurs du nord et du sud.** Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

**Services réguliers.** Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

**Tarif moyen.** On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

**Vols court-courriers.** Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

**Vols intérieurs.** Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

**Vols internationaux.** Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

**Vols long-courriers.** Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

### Autres termes

**Indice des prix des voyages.** Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.



## How to Get the Economic Facts and Analysis You Need on Transportation

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 12th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518  
Facsimile: (613) 951-0579

G. Baldwin  
Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

## Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
12e étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

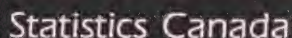
Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518  
Télécopieur: (613) 951-0579

G. Baldwin  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499



**METHOD OF PAYMENT:**



1-800-267-6677

(613) 951-1584

**Statistics Canada  
Operations and Integration  
Circulation Management  
120 Parkdale Avenue  
Ottawa, Ontario  
Canada K1A 0T6**

Charge to VISA or MasterCard. Outside Canada and the U.S. call (613) 951-7277. Please do not send confirmation.

VISA, MasterCard and  
Purchase Orders only.  
Please do not send  
confirmation. A fax will be  
treated as an original order.

(Please print)



INTERNET: [order@statcan.ca](mailto:order@statcan.ca)

Company

Department

Attention	Title
-----------	-------

Address

City \_\_\_\_\_ Province \_\_\_\_\_

Postal Code	Phone	Fax
-------------	-------	-----

Please ensure that all information is completed.

(Check only one)

☐ Please charge my: ☐ VISA ☐ MasterCard

Card Number

Signature \_\_\_\_\_

**Expiry Date**

☐ Payment enclosed \$ \_\_\_\_\_

Please make cheque or money order payable to the  
Receiver General for Canada - Publications.

☐ **Purchase Order Number**   
(Please enclose)

**Authorized Signature**

[illegible]

► **Note:** Catalogue prices for U.S. and other countries are shown in US dollars.

**GST Registration # R121491807**

► Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada — Publications.

▶ Canadian clients pay in Canadian funds and add 7% GST and applicable PST. Foreign clients pay total amount in US funds drawn on a US bank. Prices for US and foreign clients are shown in US dollars.

SUBTOTAL

**DISCOUNT**  
(if applicable)

**GST (7%)  
and applicable PST  
(Canadian clients only)**

**GRAND TOTAL**

PF 093238

## THANK YOU FOR YOUR ORDER!

Statistics  
CanadaStatistique  
Canada

# Canada



**MODALITÉS DE PAIEMENT :**

VISA, MasterCard et bon de commande seulement. Veuillez ne pas envoyer de confirmation. Le bon télécopié tient lieu de commande originale.

INTERNET: [order@statcan.ca](mailto:order@statcan.ca)

Télécopieur

**Veillez vous assurer de remplir le bon au complet.**

(Cochez une seule case)

☐ Veuillez débiter mon compte    ☐ VISA    ☐ MasterCard

N° de carte

Signature \_\_\_\_\_

Date d'expiration

☐ **Paiement Inclus** \_\_\_\_\_ \$

Veuillez faire parvenir votre chèque ou mandat-poste à l'ordre du  
Receveur général du Canada — Publications.

☐ N° du bon de commande

(Veuillez joindre le bon)

Signature de la personne autorisée

TOTAL GÉNÉRAL

# Canada



## Pick a topic... any topic

The **1994 Statistics Canada Catalogue** is your guide to the most complete collection of facts and figures on Canada's changing business, social and economic environment. No matter what you need to know, the **Catalogue** will point you in the right direction.

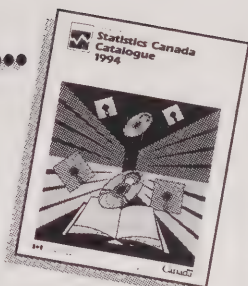
From the most popular topics of the day – like employment, income, trade, and education – to specific research studies – like mineral products shipped from Canadian ports and criminal victimization in urban areas – you'll find it all here.

... the **1994 Statistics Canada Catalogue** will help you get your bearings...

The **Catalogue** puts all this information at your fingertips. With the expanded index, you can search by subject, author or title – even periodical articles are indexed. There's also a separate index for all our electronic products.

The **Catalogue** has everything you need to access all Statistics Canada's products:

- descriptions of over 25 new titles, plus succinct abstracts of the over 650 titles and 7 map series already produced;
- a complete guide to finding and using statistics;
- electronic products in a variety of media, and



advice on getting expert assistance on electronic products and on-line searches;

- tabs to each section – so you can immediately flip to the information you need.

### ... time and time again

To make sure that the **Catalogue** stands up to frequent use, we used a specially coated cover to prevent broken spines, tattered edges and dog-eared corners.

Order today – you'll be lost without it.

### 1994 Statistics Canada Catalogue

Only \$15 in Canada (US\$18 in the U.S. and US\$21 in other countries). Quote Cat. no. 11-2040XPE.

#### Write to:

Statistics Canada  
Marketing Division  
Sales and Service  
120 Parkdale Avenue  
Ottawa, Ontario K1A 0T6

#### Fax:

(613) 951-1584

#### Call toll-free:

1-800-267-6677

Or contact the nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

## Choisissez un sujet... n'importe lequel

Le **Catalogue de Statistique Canada 1994** est votre guide pour la collection la plus complète de faits et de chiffres dans les domaines, en constante évolution, du commerce, de la société et de l'économie du Canada. Peu importe ce que vous voulez savoir, le **Catalogue** vous mettra sur la bonne piste.

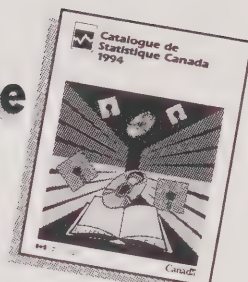
Des sujets actuels les plus populaires – comme l'emploi, le revenu, le commerce et l'éducation – à des études de recherche spécialisées – comme les produits minéraux expédiés des ports canadiens et la victimisation dans les régions urbaines – vous trouverez tout dans ce document.

### Le Catalogue de Statistique Canada 1994 vous aidera à vous orienter...

Le **Catalogue** vous met tous ces renseignements sous la main. L'index augmenté vous permet de chercher par sujet, auteur ou titre – les articles de périodiques sont même indexés. On a aussi ajouté un index séparé pour tous nos produits électroniques.

Le **Catalogue** a tout ce qu'il vous faut pour vous procurer les produits de Statistique Canada :

- descriptions de plus de 25 nouveaux titres et courts résumés des 650 titres et plus et des 7 séries de cartes déjà disponibles;
- guide complet pour obtenir et utiliser les données statistiques;
- produits électroniques sur supports divers et



conseils sur l'obtention d'aide d'experts pour les produits électroniques et les recherches en direct;

- système d'onglets pour chaque section – pour que vous puissiez immédiatement repérer les renseignements qui vous intéressent.

### ... maintes et maintes fois

Pour garantir que le **Catalogue** puisse résister à une utilisation fréquente, nous avons utilisé une couverture avec un revêtement spécial conçue pour éviter les dos cassés, les bords abîmés et les coins de page pliés.

Commandez aujourd'hui – vous ne pourrez plus vous en passer.

### Catalogue de Statistique Canada 1994

Seulement 15 \$ au Canada (18 \$ US aux États-Unis et 21 \$ US dans les autres pays). Indiquez le n° au catalogue : 11-2040XPE.

#### Écrivez à :

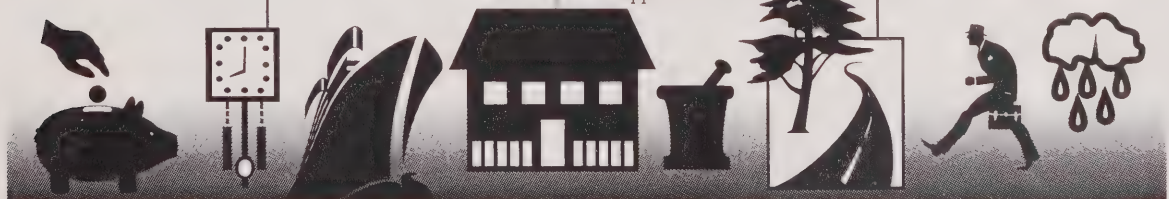
Statistique Canada  
Division du marketing  
Vente et service  
120, avenue Parkdale  
Ottawa (Ontario) K1A 0T6

#### Télécopieur : (613) 951-1584

#### Appels sans frais :

1-800-267-6677

Ou contactez le Centre de consultation de Statistique Canada le plus proche (voir la liste figurant dans la présente publication).



*Don't let the changing world  
take you by surprise!*

*Ne soyez pas dépassé  
par les événements!*



**An aging population. Lone-parent families. A diverse labour force. Do you know how today's social changes will affect your future ... your organization ... and your family?**

**Keep pace with the dramatic shifts in Canada's evolving social fabric with Statistic Canada's best-selling quarterly, *Canadian Social Trends*. With vast and varied reports on major changes in key social issues and trends, this periodical incorporates findings from over 50 national surveys.**

**Written by some of Canada's leading-edge social analysts, *Canadian Social Trends* combines painstaking research with dynamic prose on topics like ethnic diversity, low-income families, time-crunch stress, violent crime and much more — all in a colourful, easy-to-read, magazine format.**

***A lasting record of changing times!***

**Join the thousands of business and policy analysts, social-science professionals, and academics who trust *Canadian Social Trends* to demystify the causes and consequences of change in Canadian society. Don't miss a single issue — subscribe today.**

***Canadian Social Trends* (catalogue number 11-0080XPE) is \$34 annually in Canada, US\$41 in the United States and US\$48 in other countries.**

**Le vieillissement de la population. Les familles monoparentales. La diversification de la population active. Savez-vous comment les changements sociaux d'aujourd'hui vont se répercuter sur votre avenir, votre organisation, votre famille?**

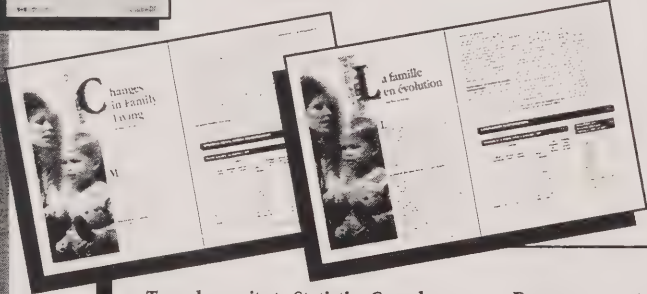
**Suivez l'évolution spectaculaire de la société canadienne grâce à *Tendances sociales canadiennes*, une publication trimestrielle de Statistique Canada. Avec des articles vastes et variés sur les principaux changements caractérisant les questions et les tendances sociales principales, cette publication intègre les résultats de plus de 50 enquêtes nationales.**

**Certains des analystes sociaux les plus reconnus du Canada rédigent des articles dans *Tendances sociales canadiennes*. Ils présentent les résultats de recherches minutieuses dans un style attrayant pour des sujets tels que la diversité ethnique, les familles à faible revenu, le stress dû au manque de temps, le crime et bien d'autres encore dans une revue haute en couleur et de lecture aisée.**

***Un dossier permanent d'une époque en évolution!***

**Des milliers d'analystes des entreprises et des politiques, de professionnels des sciences sociales et d'universitaires lisent *Tendances sociales canadiennes* pour identifier les causes et les conséquences de l'évolution de la société canadienne. Ne manquez pas un numéro, abonnez-vous dès aujourd'hui.**

**L'abonnement annuel à *Tendances sociales canadiennes* (n° 11-0080XPF au catalogue) coûte 34 \$ au Canada, 41 \$ US aux États-Unis et 48 \$ US dans les autres pays.**



To order, write to Statistics Canada, Marketing Division, Sales and Service, 120 Parkdale Ave., Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

If more convenient, fax your order to 1-613-951-1584 or call toll-free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

Pour passer votre commande, écrivez à Statistique Canada, Division du marketing, Vente et service, 120, av. Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou adressez-vous au centre de services-conseils de Statistique Canada le plus proche de chez vous et dont la liste figure dans cette publication.

Vous pouvez aussi envoyer votre commande par télécopieur, au 1-613-951-1584, ou téléphoner sans frais au 1-800-267-6677 et donner votre numéro de carte VISA ou MasterCard.













